



**ЗАМ, ТЭЭВРИЙН
ХӨГЖЛИЙН ЯАМ**



**МОНГОЛ УЛСЫН
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА**

СУДАЛГААНЫ ЭМХЭТГЭЛ

I

Улаанбаатар хот
2020 он

СУДАЛГААНЫ ЭМХЭТГЭЛ-1

Зохиогчийн зөвшөөрөлгүйгээр бүхлээр нь болон хэсэглэн хуулбарлан олшруулахыг хориглоно.

ЗТХЯ-ны харьяа Монгол Улсын Далайн захиргаа

Судалгааг боловсруулсан: Д.Байгалмаа /M.Sc/
Б.Мөнхбат /MBA/
С.Билэгсайхан /BSc/

Редактор: Доктор (Ph.D), дэд профессор А.Мөнхболд,
Доктор (Ph.D) М.Дэлгэрнасан

Эх бэлтгэгч: Г.Самдан
Цаасны хэмжээ: B5
Хэвлэлийн хуудас: 12 х.х

БИТ ПРЕСС ХХК-д 300 хувь хэвлэв.

ГАРЧИГ

ӨМНӨХ ҮГ

Монгол Улсын уул уурхайн бүтээгдэхүүнийг Оросын Холбооны Улсын “Восточный” далайн боомтоор дамжуулан гуравдагч орны зах зээлд тээвэрлэн хүргэх нөхцөл боломжийн талаар хийсэн судалгаа	5
Монгол Улсын бараа, бүтээгдэхүүнийг БНХАУ-ын “Жинжоу” далайн боомтоор дамжуулан тээвэрлэх нөхцөл боломж, зардлын тооцооллын судалгаа	31
БНСУ-аас Монгол Улсад чингэлгээр тээвэрлэгдэж буй импортын бараа, бүтээгдэхүүнийг “Монгол-Саммок Ложистик” хамтарсан компаниар дамжуулан тээвэрлэх нөхцөл боломжийн талаарх судалгаа	49
БНСУ-аас Монгол Улсад чингэлгээр тээвэрлэгдэж буй импортын бараа, бүтээгдэхүүнийг “Монгол-Саммок Ложистик” хамтарсан компаниар дамжуулан тээвэрлэх нөхцөл боломжийн талаарх судалгаа	77

ӨМНӨХ ҮГ

Эрхэм уншигч Таны амар амгаланг айлтгая!

Зам, тээврийн хөгжлийн яамны харьяа Далайн захиргаа нь далайд гарцгүй Монгол Улсын экспорт, импортын ачаа барааны дамжин өнгөрөх тээврийн үйл ажиллагаанд учирч буй хүндрэл бэрхшээлийг судлах, тэдгээрийг даван туулах арга замыг эрэлхийлэх зорилгоор холбогдох судалгааг хийж байна. Энэхүү эмхэтгэлд тус байгууллагаас 2018 оноос хойш хийж гүйцэтгэсэн судалгааны ажлуудаас түүвэрлэн авч салбарын эрдэмтэн судлаачдын зөвлөгөө, зөвлөмжийг тусгасан товхимол болгон хэвлүүлж байна.

Энэхүү I товхимолд Монгол Улсын экспортын гол нэрийн бүтээгдэхүүн болох нүүрсийг хөрш орнуудын нутаг дэвсгэрээр дамжуулан төмөр замаар тээвэрлэн далайн боомтуудад хүргэх, тухайн боомтуудаас гуравдагч оронд хөлөг онгоцоор тээвэрлэн хүргэх нийт зардлын тооцоо, боловсруулсан дүн шинжилгээг багтаасан болно.

Түүнчлэн Монгол Улсын импортын бараа, бүтээгдэхүүнийг гуравдагч орноос чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцоор болон хөрш орнуудын нутаг дэвсгэрээр дамжуулан төмөр замаар тээвэрлэх боломжийг эрэлхийлсэн судалгааг өнөөдрийн Монгол Улсын импортын бараа бүтээгдэхүүний статистик тоо баримтан дээр тулгуурлан судалж гаргаснаараа урьд өмнө Монгол Улсад хийгдээгүй судалгаа болсныг онцлон тэмдэглэмээр байна.

Эдгээр судалгаа нь Монгол Улсын тээвэр, логистикийн харилцаанд гарч болох эрсдэлийг бууруулахад чиглэгдсэн суурь судалгаа болно гэдэгт найдаж байгаа бөгөөд цаашид нарийвчлан судлах, холбогдох тоо баримтыг шинэчлэх ажлууд хийгдэх нь дамжиггүй юм.

Номын цагаан буян дэлгэрэх болтугай!

ДАЛАЙН ЗАХИРГААНЫ ДАРГА



С.ТҮВШИНТӨР

**МОНГОЛ УЛСЫН УУЛ УУРХАЙН БҮТЭЭГДЭХҮҮНИЙГ
ОРОСЫН ХОЛБООНЫ УЛСЫН “ВОСТОЧНЫЙ”
ДАЛАЙН БООМТООР ДАМЖУУЛАН ГУРАВДАГЧ
ОРНЫ ЗАХ ЗЭЭЛД ТЭЭВЭРЛЭН ХҮРГЭХ НӨХЦӨЛ
БОЛОМЖИЙН ТАЛААР ХИЙСЭН СУДАЛГАА**

АГУУЛГА

<i>Нэгдүгээр бүлэг</i>	Дэлхийн зах зээл дээрх нүүрсний үнэ ханшийн мэдээлэл	7
<i>Хоёрдугаар бүлэг</i>	Далайн тээврийн зардлын харьцуулалт	9
<i>Гуравдугаар бүлэг</i>	ОХУ-ын экспортын нүүрсний үнийн судалгаа	11
<i>Дөрөвдүгээр бүлэг</i>	Монгол Улсын коксжих нүүрсний өнөөгийн байдал	13
<i>Тавдугаар бүлэг</i>	Монгол Улсын уул уурхайн бүтээгдэхүүнийг төмөр замаар ОХУ-ын восточный боомтоор дамжуулан гуравдагч орны зах зээлд далайгаар тээвэрлэн хүргэх эдийн засгийн боломжийн судалгаа	15
<i>Зургаадугаар бүлэг</i>	Тавантолгойн коксжих нүүрсийг гуравдагч орны зах зээлд хүргэх тооцоолол	19
	Дүгнэлт	26
	<i>Хавсралт I</i>	26
	<i>Хавсралт II</i>	29

НЭГ ДҮГЭЭР БҮЛЭГ

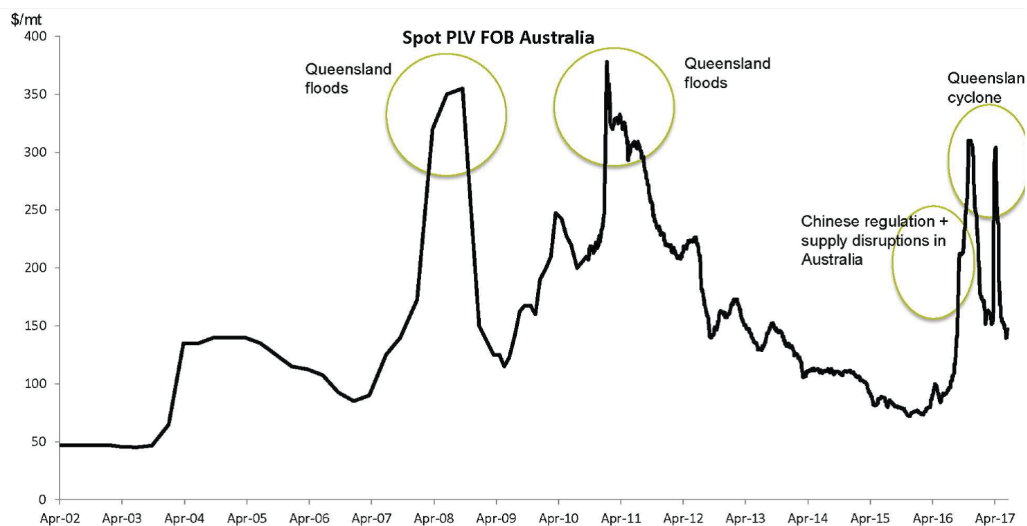
ДЭЛХИЙН ЗАХ ЗЭЭЛ ДЭЭРХ НҮҮРСНИЙ ҮНЭ ХАНШИЙН МЭДЭЭЛЭЛ

Нүүрс нь дэлхий даяар цахилгаан, эрчим хүч үйлдвэрлэхэд ашиглагддаг гол түлш юм. Нүүрсний хамгийн том үйлдвэрлэгч, хэрэглэгч бол БНХАУ болон бусад томоохон үйлдвэрлэгчид болох АНУ, БНЭУ, Австрали, Индонез, ОХУ, ӨАБНУ, ХБНГУ, Польш зэрэг болно.

Хамгийн том экспортлогч нь Индонез, Австрали, ОХУ, АНУ, Колумб, ӨАБНУ, БНКазУ юм. Нью-Йоркийн түүхий эдийн биржийн 2018 оны 2 дугаар сарын эхний 10 хоногт гаргасан үнийн судалгаанаас харахад тус биржээр арилжаалагдсан эрчим хүчний нүүрсний үнэ 48.8-139.05 ам.долларт хэлбэлзсэн байна. (Хүснэгт 1)

Хүснэгт 1: Эрчим хүчний нүүрсний үнэ

Сүүлийн хаалтын ханш	Өмнө нь	Хамгийн өндөр	Хамгийн бага	Хугацаа	Нэгж	Давтамж
92.45	102.75	139.05	48.80	2009-2018	Ам.доллар/ метр.тонн	өдрөөр



S&P Global
Platts

Source: Platts

Зураг 1: Коксжих нүүрсний үнийн өсөлтийн үзүүлэлт

Зураг 1-т дүрслэгдсэн диаграммаас харахад коксжих нүүрсний үнийн хөдөлгөөн сүүлийн 15 жилд 4 удаа 300 ам.доллар/тн-аас давсан үзүүлэлттэй байна. Үүнд:

1. 2008 он \approx 350 ам.доллар/тн
2. 2011 он \approx 370 ам.доллар/тн
3. 2016 он \approx 320 ам.доллар/тн
4. 2017 он \approx 310 ам.доллар/тн

**Тайлбар: Австрали улсад болсон далайн хар шуурганы үеэр нүүрсний уурхайнууд түр хаагдсантай холбоотойгоор үнэ өссөн.*

БНХАУ 2017 оны 11 дүгээр сард 5.3 сая.тн коксжих нүүрс импортоор худалдаж авсан ба импортын нүүрсний үнэ, тоо хэмжээг голлох 5 улсаар харьцуулан Хүснэгт 2-т үзүүлэв.

Хүснэгт 2: БНХАУ импортоор авсан коксжих нүүрсний хэмжээ, үнэ

	Улс	Хэмжээ	Нүүрсний үнэ /тн/	Тайлбар
1	FOB Австрали	2.3 сая.тн	180\$	
2	Монгол DAF Ганц мод	2.2 сая.тн	80\$	Түүхий нүүрс их хэмжээгээр экспортлож байгаагаас шалтгаалан коксжих нүүрсний үнэ ханш буурсан.
3	FOB ОХУ	388 мян.тн	134\$	
4	FOB Канад	196 мян.тн	154\$	
5	FOB АНУ	161 мян.тн	173\$	

Европын АРА боомт, ОХУ-ын голлох боомтууд, Ази номхон далайн Япон, Өмнөд Солонгос, БНХАУ, Энэтхэг улсын боомтууд дээрх нүүрсний үнийн судалгааг Хүснэгт 3 – т харуулав.

Хүснэгт 3: Боомт дээрх нүүрсний (зах зээлийн) үнэ

2017 оны 11 сарын 29-ний өдрийн байдлаар

Илчлэг	Суурь үзүүлэлт	Хугацаа	Боомт	Үнэ
Европ				
6,000 kcal	NAR	2 сар	CIF АРА	91.97
Орос				
6,000 kcal	NAR	2 сар	FOB Baltic ports /Оросын баруун эргийн боомтууд/	87.69
6,000 kcal	NAR	2 сар	FOB Восточный	94.1

5,500 kcal	NAR	2 cap	FOB Восточный	79.33
6,000 kcal	NAR	2 cap	FOB Хар тэнгис	92.13
Ази-Номхон далай				
6700 kcal	ADB	2 cap	CIF Япон	103.8
6700 kcal	ADB	2 cap	CIF Өмнөд Солонгос	101.5
5,500 kcal	NAR	2 cap	FOB Чинхундао /дотоод/	100.91
5,500 kcal	NAR	2 cap	CFR Хятадын өмнөд хэсэг	83.67
5,500 kcal	NAR	2 cap	CFR Энэтхэгийн зүүн хэсэг	83
5,000 kcal	GAR	2 cap	CFR Энэтхэгийн зүүн хэсэг	73.3
4,200 kcal	GAR	2 cap	CFR Энэтхэгийн зүүн хэсэг	52.5

Японы нүүрсний гол нийлүүлэгч улс бол Австрали бөгөөд түүний дараагаар ОХУ, Индонез ордог. Япон улс 2017 оны 1 дүгээр сараас 10 дугаар сарын хооронд нийт 94.56 сая.тонн эрчим хүчний нүүрс импортлосон.

ХОЁРДУГААР БҮЛЭГ

ДАЛАЙН ТЭЭВРИЙН ЗАРДЛЫН ХАРЬЦУУЛАЛТ

Нүүрсийг далайн тээврээр тээвэрлэх үнийн судалгааг Австралийн зүүн эрэг болон Индонез улсаас БНХАУ, БНСУ, Энэтхэг, Япон улсын эргийн боомтууд хүртэл Панамакс, Кейпсайз хөлөг онгоцоор нурмаг ачаа тээвэрлэх үнийн тарифт тулгуурлан гаргав. (Хүснэгт 4)

Хүснэгт 4: Нүүрсийг далайгаар тээвэрлэх үнийн судалгаа

Чиглэл	Хэмжээ '000 тонн	ам.доллар/тонн
Панамакс стандарт		
Австралийн зүүн эрэг-Япон	70	6.9
Австралийн зүүн эрэг-Солонгос	70	6.4
Австралийн зүүн эрэг-Хятад	70	5.35
Австралийн зүүн эрэг-Энэтхэг	70	7.5
Индонез-Хятадын өмнөд эрэг	70	3
Индонез-Энэтхэгийн зүүн эрэг	70	4.5
Индонез-Япон	70	4.7
Индонез-Өмнөд Солонгос	70	4.5

Кэйпсайз /стандарын хөлөг онгоц/		
Австралийн зүүн эрэг-БНХАУ өмнөд эрэг	150	4.8

Тайлбар:

- Панамакс хэмжээтэй хөлөг онгоцны дунджаар 65000 тонн бохир даацтай.
- Кэйпсайз хэмжээтэй хөлөг онгоц нь дунджаар 150 мянган тонн бохир даацтай.

Хүснэгт 5: Ази-Номхон далайн орнуудын далайн тээврийн үнэ

Чиглэл	Суурь үзүүлэлт	Илчлэг ккал/кг	Хэмжээ '000 тонн	Тээврийн зардал ам.доллар/тонн	Нүүрсний үнэ	
					FOB	Нийт
АЗЭ-Япон	NAR	6,000	70	6.9	50.75	57.65
АЗЭ-БНСУ	NAR	6,000	70	6.4	50.75	57.15
АЗЭ-БНХАУ	NAR	5,500	70	5.35	39.27	44.62
АЗЭ-БНЭУ	NAR	5,500	70	7.5	39.27	46.77
Индонез-Япон	GAR	6,500	70	4.7	58.68	63.38
Индонез-Япон	GAR	5,800	70	4.7	47.31	52.01
Индонез-БНСУ	GAR	5,800	70	4.5	47.31	51.81
Индонез-БНСУ	GAR	5,000	70	4.5	37.75	42.25
Индонез-ХӨЭ	GAR	5,800	70	3	47.31	50.31
Индонез-ХӨЭ	GAR	5,000	70	3	37.75	40.75
Индонез-ХӨЭ	GAR	4,200	70	3	26.41	29.41
Индонез-ЭЗЭ	GAR	4,200	70	4.5	26.41	30.91
Индонез-ЭЗЭ	GAR	3,400	70	4.5	19.25	23.75

Түүнчлэн Австралийн зүүн эргээс БНХАУ, БНСУ, Энэтхэг, Япон улсын эргийн боомтууд, Индонез улсаас БНСУ, Япон, Хятадын болон Энэтхэгийн зүүн эргийн голлох боомтууд хүртэл тээвэрлэх үнэ, боомт дээрх нүүрсний үнийн судалгаанаас харахад нэг тонн нүүрсний үнэ 23.75-63.38 ам.долларын хооронд байна.

ГУРАВДУГААР БҮЛЭГ

ОХУ-ЫН ЭКСПОРТЫН НҮҮРСНИЙ ҮНИЙН СУДАЛГАА

ОХУ-ын Алс Дорнодын боомтууд дээрх нүүрсний үнэ, боомтын үйлчилгээний хөлс, төмөр замын тээвэрт хүргэх үнэ, төмөр замаар тээвэрлэх үнэ тарифын судалгааг нүүрсний илчлэгээс хамааруулан Кемерово, Хакасия мужуудын хувьд судлан нэгтгэв.

Хүснэгт 6: Алс дорнодын боомтуудаар худалдаалагдаж буй NAR 6,000 ккал/кг илчлэгтэй нүүрсний үнэ, тээврийн зардлын тооцоолол

/ам.доллар/1тонн/

	Восточный боомт	Ванино боомт
FOB Восточный	100	100
Холбогдох зардал	1.2	1.2
Үйлчилгээний зардал (Handling cost)	13.7	11.5
Төмөр замын тээврийн хүргэлтийн зардал	34.96	32.17
- Төмөр замын тээврийн зардал /Ачаатай/	13.85	13
- Төмөр замын тээврийн зардал /хоосон буцаалт/	10.22	9.3
- Вагоны зардал	10.89	9.87
FCA Кузбасс	50.14	55.13

**Кемерово мужийн төмөр замын өртөөдүүдээс дунджаар тооцсон үнэ тариф.*

Хүснэгт 7: NAR 5,500 ккал/кг илчлэгтэй нүүрс ОХУ-ын Алс дорнодын бүсийн боомтуудаар худалдаалагдаж буй үнэ, тээврийн зардлын тооцоолол

/ам.доллар/1тонн/

	Восточный боомт	Ванино боомт
FOB Восточный	87	87
Холбогдох зардал	1.2	1.2
Үйлчилгээний зардал (Handling cost)	13.7	11.5
Төмөр замын тээврийн хүргэлтийн зардал	34.96	32.17
Төмөр замын тээврийн зардал /Ачаатай/	13.85	13
Төмөр замын тээврийн зардал /хоосон буцаалт/	10.22	9.3
Вагоны зардал	10.89	9.87
FCA Кузбасс	37.14	42.13

**Кемерово мужийн төмөр замын өртөөдүүдээс дунджаар тооцсон үнэ тариф.*

Хүснэгт 8: NAR 6,000 ккал/кг нүүрс ОХУ-ын Алс дорнодын бүсийн боомтуудаар худалдаалагдаж буй үнэ, тээврийн зардлын тооцоолол /ам.доллар/1тонн/

	Восточный боомт	Ванино боомт
FOB Восточный	100	100
Холбогдох зардал	1.2	1.2
Үйлчилгээний зардал (Handling cost)	13.7	11.5
Төмөр замын тээврийн хүргэлтийн зардал	33.19	30.78
Төмөр замын тээврийн зардал /Ачаатай/	13.3	12.76
Төмөр замын тээврийн зардал /хоосон буцаалт/	9.63	8.78
Вагоны зардал	10.26	9.24
FCA Хакасия	51.91	56.52

**Хакасия мужийн төмөр замын өртөөдүүдээс дунджаар тооцсон үнэ тариф.*

Хүснэгт 9: NAR 5,500 ккал/кг нүүрс ОХУ-ын Алс дорнодын бүсийн боомтуудаар худалдаалагдаж буй үнэ, тээврийн зардлын тооцоолол

/ам.доллар/1тонн/

	Восточный боомт	Ванино боомт
FOB Восточный	87	87
Холбогдох зардал	1.2	1.2
Үйлчилгээний зардал (Handling cost)	13.7	11.5
Төмөр замын тээврийн хүргэлтийн зардал	33.19	30.78
Төмөр замын тээврийн зардал / Ачаатай/	13.3	12.76
Төмөр замын тээврийн зардал / хоосон буцаалт/	9.63	8.78
Вагоны зардал	10.26	9.24
FCA Хакасия	38.91	43.52

**Хакасия мужийн төмөр замын өртөөдүүдээс дунджаар тооцсон үнэ тариф.*

ДӨРӨВДҮГЭЭР БҮЛЭГ

МОНГОЛ УЛСЫН КОКСЖИХ НҮҮРСНИЙ ӨНӨӨГИЙН БАЙДАЛ

Монгол Улс нь дэлхийн нүүрс экспортлогчдын 2016 оны жагсаалтаар эрчим хүчний нүүрсээр 10 дугаарт, коксжих нүүрсээрээ 7 дугаарт тус тус эрэмбэлэгдсэн байдаг.

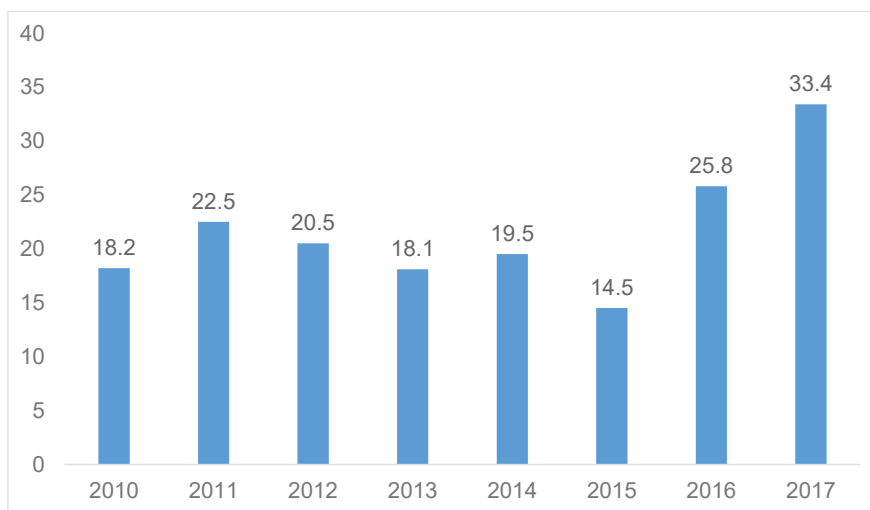
Таван толгойн ордын коксжих нүүрс нь дэлхийн хэмжээнд нөөцийн хэмжээгээр эхний 10-т багтдаг. Үүнээс 4 дүгээр давхаргын коксжих нүүрсний баяжмалын гарц нь 66.9%-тай байгаа нь Канад, Австралийн дэлхийн зах зээлд нийлүүлдэг нүүрснээс коксжих чанараараа давуу байна.

Коксжих нүүрсний илчлэг 6500-7500 ккал/кг, Эрчим хүчний нүүрсний илчлэг 4900 ккал/кг, чийглэг 8.5%, үнслэг 10-33.3%, дэгдэмхий бодисын агуулга 22.0-34.1% байна. Түүнчлэн Таван толгойн нүүрс нь байгалиасаа хөрсөн доороо баяжуулагдсан сайн чанарын илчлэг өндөртэй, коксжих нүүрс юм.

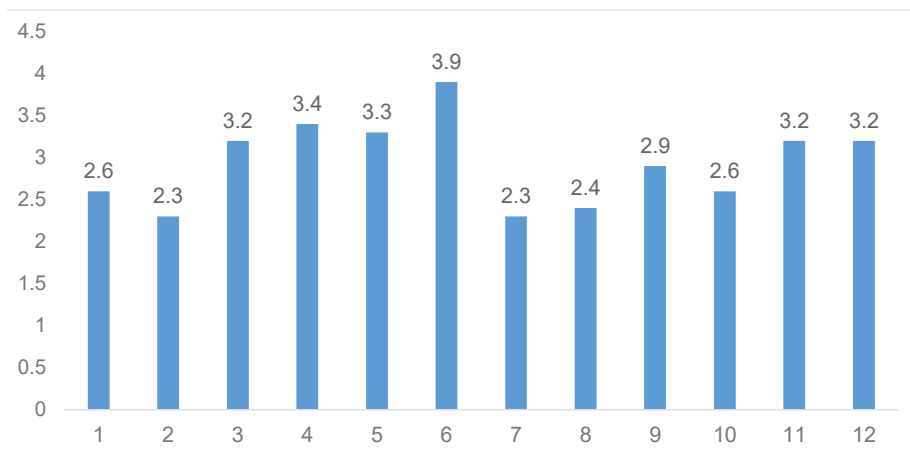
Эрдэнэс Тавантолгой компанийн БНХАУ-ын Чалко компанид нийлүүлэх нүүрсний чанар нь гэрээн дээрээ G индекс 65-аас дээш, үнслэг 17%-иас доош, дэгдэмхий 26%-иас ихгүй гэж заасан байдаг ба энэ нь баяжуулсан нүүрсний чанарын үзүүлэлт гэж хэлж болно.

Тайлбар:

Энгийн нүүрсийг угаагаад нүүрсний овоолго доторх үл шатах хэсгийг салгаснаар (үнслэг чанар 10%) нүүрсний шатах чанарын үзүүлэлт сайжирч, илчлэгийн хэмжээ нэмэгддэг. Үнслэг 1%-иар нэмэгдэхэд үнэ 1.5% буурдаг ба G индекс 1%-иар нэмэгдэхэд үнэ 1% нэмэгддэг байна.



Зураг 2: Монгол Улсын нүүрсний экспортын тоон үзүүлэлт оноор /сая.тонн/



Зураг 3: Монгол Улсын 2017 онд экспортлосон нүүрсний тоон үзүүлэлт /сая.тн/

“Таван толгойн” ордын коксжих нүүрсний ханш 2018 оны 2 дугаарын 03-ны өдрийн байдлаар уурхайн аман дээрээс 1 тонн тутамд 66 ам.доллараар арилжаалагдаж байна.

Таван толгойн уурхайгаас Ганц мод боомт хүртэл Эрдэнэс Тавантолгой компани нь 1 тн нүүрсийг 30 ам.долларын тээврийн зардалтай гүйцэтгүүлдэг байна.

Мэргэжилтнүүдийн дүгнэлтээс харахад Владивостокийн коксжих нүүрсний үнэ нь Хятадын зүүн эрэг дээрх Австралийн коксжих нүүрсний үнээс 40-50 орчим ам.доллаароор бага байдаг.

ТАВДУГААР БҮЛЭГ

МОНГОЛ УЛСЫН УУЛ УУРХАЙН БҮТЭЭГДЭХҮҮНИЙГ ТӨМӨР ЗАМААР ОХУ-ЫН ВОСТОЧНЫЙ БООМТООР ДАМЖУУЛАН ГУРАВДАГЧ ОРНЫ ЗАХ ЗЭЭЛД ДАЛАЙГААР ТЭЭВЭРЛЭН ХҮРГЭХ ЭДИЙН ЗАСГИЙН БОЛОМЖИЙН СУДАЛГАА

5.1 Төмөр замын тээврийн зардал:

Монгол Улсаас ОХУ-ын Восточный боомтоор дамжуулан тээвэрлэх нүүрс болон төмрийн хүдрийн төмөр замын тээврийн үнэ тарифын тооцоолол:

Ачааны нэр	Зай / км/	Олон-Овоо-Восточный				
		УБТЗ			РЖД	
		Зай	төг/1 тн	ам.доллар /1 тн	Зай	ам.доллар /1 тн
Нүүрс	4759	712 км	23'486	9.7	4047 км	93.4
Ерөө-Восточный						
Төмрийн хүдэр	Зай / км/	УБТЗ			РЖД	
		Зай	төг/1 тн	ам.доллар /1 тн	Зай	ам.доллар /1 тн
		4103	56 км	2'010	0.83	4047 км

Тайлбар:

- Ачааны хэмжээг 1 вагонд 64 тонноор тооцов.
- Шв.франк ханшийг Монгол банкны 2018 оны 02 сарын 06-ны өдрийн төгрөгийн ханш болох 2592.7₮ тооцов.
- Тээвэр зуучийн хураамж тооцоогүй. Зөвхөн ачаатай талд нь тариф тооцов. Хоосон вагоны тээвэрлэлт тооцоогүй. Эзэмшигчийн вагон ашиглах хөлс (вагоны түрээс) тооцогдоогүй болно.

Монгол Улсаас ОХУ-ын Восточный боомтоор дамжуулан тээвэрлэх нүүрс болон төмрийн хүдрийн төмөр замын тээврийн үнийн хөнгөлөлттэй тарифын тооцоолол:

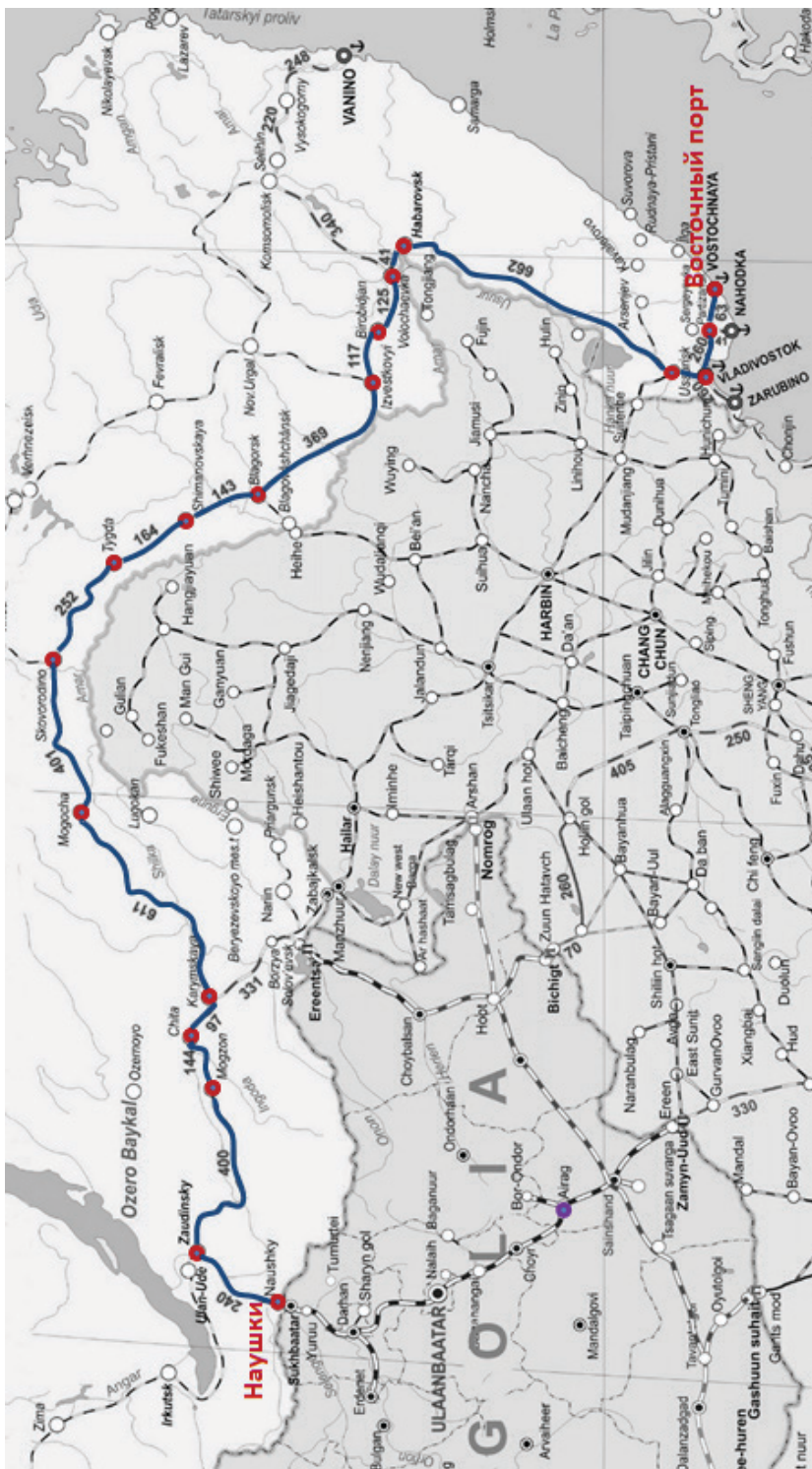
Ачааны нэр	Зай	Олон-Овоо-Восточный				
		УБТЗ			РЖД	
		Зай	төг/1 тн	ам.доллар /1 тн	Зай	ам.доллар /1 тн
Нүүрс	4759	712 км	19'964	8.3	4047 км	39.38

Ерөө-Восточный						
Төмрийн хүдэр	Зай	УБТЗ			РЖД	
		Зай	төг/1 тн	ам.доллар /1 тн	Зай	ам.доллар/1 тн
	4103	56 км	1'709	0.71	4047 км	54.20

Тайлбар:

1. Нүүрс:
 - Ачааны хэмжээг 1 вагонд 64 тонноор тооцов.
 - Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээр хувийн эзэмшлийн вагоноор тээвэрлэх 15%-ийн хөнгөлөлтийг тооцов.
 - ОХУ-ын нутгаар дамжин тээвэрлэхэд олгогдох бүх хөнгөлөлтийг тооцов.
 Үүнд:
 1. Нэгдсэн нэвтрэх тарифаас ОХУ-ын нутгаар тээвэрлэхэд 20%-ийн хөнгөлөлт /0.8 коэффициент/
 2. РЖД ерөнхий хорооноос 2018 оныг дуустал тогтоосон нүүрсний тарифын 58%-ийн хөнгөлөлт /0.42/
 3. Хувийн эзэмшлийн вагонд тээвэрлэсний 15%-ийн хөнгөлөлт тус тус тооцов. /0.85/
2. Төмрийн хүдэр:
 - Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээр хувийн эзэмшлийн вагоноор тээвэрлэх 15%-ийн хөнгөлөлтийг тооцов.
 - ОХУ-ын нутгаар дамжин тээвэрлэхэд олгогдох бүх хөнгөлөлтийг тооцов.
 Үүнд:
 1. Нэгдсэн нэвтрэх тарифаас ОХУ-ын нутгаар тээвэрлэхэд 20%-ийн хөнгөлөлт /0.8 коэффициент/
 2. Хувийн эзэмшлийн вагонд тээвэрлэсний 15%-ийн хөнгөлөлт тус тус тооцов. /0.85/

Монгол Улсын хилээс ОХУ-ын алс дорнодын Восточный боомт хүртэлх төмөр замын сүлжээ, өртөө болон тэдгээрийн хоорондын зай



Наушки-Завдинский(240) - Могзон(400) - Чита(144) - Карымская(97) - Могоча(611) - Сквородино(401) - Тьгда(252) - Шимановская (164) - Белогорск(143) - Известковая(369) - Биробиджан(117) - Волочаевка(125) - Хабаровск(41) - Усурийск(662) - Партизанская(260) - Находка - Восточный(63км).

5.2. Восточный боомт дээрх ачиж буулгах болон хадгалалтын зардлын тооцоо:

Восточный боомтын терминалиуд нь хувийн компаниудын хөрөнгө оруулалттай (нүүрсний компаниуд) байдаг ба эдгээр талбайд нүүрсээ хадгалах зай талбай олоход маш хүндрэлтэй байдаг. Боомтын нүүрсний зардлыг тодорхой нарийвчлалтай гаргаж авахад Нүүрсний чанарын үзүүлэлт, ачаа илгээгч, үйлдвэрлэгчийн мэдээллийг албан ёсоор гаргаж өгөх шаардлагатай гэж мэдэгдсэн ба дунджаар 1 тонн нүүрс восточный боомтоор дамжин өнгөрөхөд үзүүлэх үйлчилгээний зардлыг өгсөн болно.

Восточный боомтын үйл ажиллагааны зардал (terminal handling cost) тээвэрлэлтэд гардаг дундаж зардал:

- 1 тонн нүүрс тутамд дунджаар **18–20 ам.доллар**.
- Восточный боомтод хадгалалтын зардал:

Задгай талбайд /хоногт/: **0.05 ам.доллар/ тонн**
 Агуулахад /хоногт/: **0.07 ам.доллар/ тонн**

5.3 Монгол Улсын уул уурхайн баялаг нүүрс болон төмрийн хүдрийг ОХУ-ын Восточный боомтоор дамжуулан гуравдагч орны зах зээлд нийлүүлэх тээврийн зардлын тооцоо:

1. Восточный боомтод нүүрс ачих зориулалттай задгай болон нурмаг ачааны хөлөг онгоц нь хамгийн багадаа 4000 тонноос авахуулаад 50000 тонн хүртэл ачих хөлөг онгоцуудтай.

Ачааны хэмжээнээс хамаараад 4000-50000 тонн:

- Тээврийн зардал: 18-50 ам.доллар/ 1 тонн

2. БНСУ-ын далайн тээврийн Саммок Шиппинг ХХК-аас ирүүлсэн тээврийн зардал:

Хөлөг онгоцны даац	Ачааны даац	Хүрэх боомт	Далайн тээврийн зардал ам.доллар/тонн
28,000DWT	10,000 тонн	Kwangyang (БНСУ)	21 ам.доллар
		Япон	25 ам.доллар
		Visak (БНЭУ-ын зүүн эргийн боомт)	50 ам.доллар
32,000DWT	30,000 тонн	Kwangyang (БНСУ)	9 ам.доллар
		Япон	10.5 ам.доллар
		Visak (БНЭУ-ын зүүн эргийн боомт)	19.5 ам.доллар

63,000DWT	60,000 тонн	Kwangyang (БНСУ)	7 ам.доллар
		Япон	8 ам.доллар
		Visak (БНЭУ-ын зүүн эргийн боомт)	13.5 ам.доллар

Хөлөг онгоцонд ачих зардал:

12,000 ам.доллар

Хөлөг онгоцноос буулгах зардал:

10,000 ам.доллар

Тайлбар:

- Далайн тээврийн үнэ нь зах зээл ханшаас хамаарч долоо хоногоор өгөгддөг бөгөөд тээвэрлэх үедээ дахин баталгаажуулах шаардлагатай.

ЗУРГААДУГААР БҮЛЭГ

ТАВАНТОЛГОЙН КОКСЖИХ НҮҮРСИЙГ ГУРАВДАГЧ ОРНЫ ЗАХ ЗЭЭЛД ХҮРГЭХ ТООЦООЛОЛ

6.1 Хөдлөх бүрэлдэхүүн түрээслэн ашиглах, Тавантолгойн коксжих нүүрс Восточный боомт хүртэл тээвэрлэх зардлын тооцоолол.

ОХУ-аас түрээсээр ашиглах вагон олоход практикт 2 арга зам байдаг. Үүнд:

1. Монгол Улсаар дамжин БНХАУ руу дамжин тээвэрлэгдсэн модны буюу хагас вагоныг буцах замд нь оператор компанийн тусламжтайгаар олж авах. /Энэ тохиолдолд ямар хугацаанд 150 вагон олж өгөх эсэх нь тодорхойгүй ба хоосон вагоныг буцах замд олж авч ашиглана/
2. ОХУ-ын хөдлөх бүрэлдэхүүнтэй “ФГК” болон “ПГК” зэрэг томоохон компаниудад хандаж вагоныг хоосноор оруулж ирэх. /Энэ тохиолдолд Монгол Улсын хойд хил дээр хоосон вагоныг хүлээлгэж өгнө./

УБТЗ дээр 1 галт тэрэгний цуваа 4500тн ачаатай байх ба 1 вагонд хамгийн багадаа 64 тонн ачихаар тооцоход нүүрсний хагас вагоны өөрийн жин 25 тонн, эндээс тооцож үзэхэд: 1 галт тэрэгний цуваа 50-51 вагон хүртэл боломжтой байна.

Хөдлөх бүрэлдэхүүн буюу вагоныг дараах нөхцөлөөр түрээслэх боломжтой. Үүнд:

ОХУ-ын томоохон түрээслэгч 2 компани байна.

1. Федеральная Грузовая Компания
2. Первая Грузовая Компания

Эдгээр компаниудад бичгээр хүсэлт тавьж бизнес хэлэлцээр хийх замаар түрээсийг 1 хоног=37 ам.доллараар авч болох ба энэ тохиолдолд 150 вагоны захиалга өгөх боломжтой. Монголын талд хүлээлгэн өгсөн хугацаанаас эхлэн түрээсийн зардал бодогдож эхэлнэ. 150ш хоосон вагоны хувьд 2 галт тэрэгний цуваагаар орж ирэх юм.

Восточный боомтод 10'000 тонн нүүрс төвлөрүүлж ачих тохиолдолд нийт 3 галт тэрэгний цуваа болох бөгөөд нийт 150 вагон шаардлагатай гэж үзэж болно.

Восточный боомтод 10'000 тонн нүүрс төвлөрүүлэх ажлын хүрээнд хөдлөх бүрэлдэхүүний түрээсийн тооцоолол:

1 галт тэрэгний цуваа Монгол Улсын Сайншанд өртөөнөөс Восточный боомт хүртэл зарцуулагдах хугацаа:

№	Чиглэл	Хугацаа
1	Сайншанд өртөөнд ачилт хийх хугацаа	3 хоног
2	Сайншанд - Сүхбаатар хилийн өртөө	3 хоног
3	Сүхбаатар - Наушки	2 хоног
4	Наушки-Восточный боомт	20 хоног
5	Восточный боомтод буулгах	2 хоног
Нийт		30 хоног

Вагон түрээсийн зардлыг тооцохын тулд улсын хойд хилээс Сайншанд өртөө хүртэл хоосон вагон татах хоногийг нэмж тооцох шаардлагатай. Энэ нь 2 хоног байна гэж үзвэл.

Вагон түрээсийн зардал:

$150\text{ш вагон} * 37\text{ам.доллар} * 32\text{хоног} = 177'600 \text{ ам.доллар} / 10'000\text{тн} \approx \mathbf{18 \text{ ам.доллар/тонн}}$

Монгол улсын нутаг дэвсгэр дээрх төмөр замын тээврийн зардал:

Хоосон вагон улсын хойд хилээс Сайншанд хүртэл 870 км зайд:

- Хоосон 1 хагас вагон: $125'280\text{₮} \approx 52 \text{ ам.доллар}$

Ачаатай вагон Сайншанд өртөөнөөс улсын хойд хил хүртэл 870 км зайд:

- Ачаатай 1 хагас вагон: $1'608'625\text{₮} \approx 664 \text{ ам.доллар}$

**Тайлбар: Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээр хувийн эзэмшлийн вагоноор тээвэрлэхэд үзүүлэх 15%-ийн хөнгөлөлтийг тооцсон.*

Үүнээс Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр тээвэрлэх зардал: $52\$ + 664\$ = 716\$$ буюу 1 тонн нүүрс тутамд $716\$ / 64\text{тн}$ дунджаар **12 ам.доллар/тонн** болж байна.

Тавантолгой-Сайншанд автомашины тээврийн зардал:

$3'000'000\text{₮}/64\text{тн}=46'875\text{₮}/\text{тонн}\approx 20 \text{ ам.доллар}/\text{тонн}$

**Тайлбар: Тавантолгой-Сайншанд чиглэлд дэд бүтэц хөгжөөгүй, байгалийн шороон замтай, замын нөхцөл хүнд.*

Сайншанд өртөөнд автомашинаас вагонд ачих шилжүүлэн ачилтын зардал:

УБТЗ-ын даргын 2016 оны 03 дугаар сарын 09-ний өдрийн А-77 тоот тушаалын хавсралтанд тусгагдсан тарифаар авч үзвэл:

Шанагат авто ачигч /ковш/: $3000\text{төг}/\text{тонн}\approx 1.3 \text{ ам.доллар}/\text{тонн}$

**Тайлбар: Сайншанд өртөөнд одоогоор их хэмжээний нүүрс ачиж буулгах талбай байхгүй.*

ОХУ-ын нутаг дэвсгэрээр Восточный боомт хүртэл тээврийн зардал:

- **39.38 ам.доллар/тонн**

ОХУ-ын Восточный боомтын зардал:

- **20 ам.доллар/тонн**

FOB Восточный: 176.68 ам.доллар/тонн =110.68 ам.доллар/тонн+66 ам.доллар/тонн

6.2 Тавантолгойн ордын нүүрсийг гуравдагч орны зах зээлд хүргэх тээврийн үнийн дундаж тооцоолол (БНСУ)

*Хүснэгт 10: Тавантолгойн ордын коксжих нүүрсийг БНСУ-ын Кваняан боомт руу ОХУ-ын Восточный боомтоор дамжуулан далайгаар **60,000 тн** даацтай хөлөг онгоцоор тээвэрлэх зардлын тооцоолол /ам.доллар/тонн/*

№	Чиглэл	Тээврийн хэрэгслийн төрөл	Зай /км/	Дүн ам.доллар /тонн	Тайлбар
1	Тавантолгой-Сайншанд	Автомашин	447	20.00\$	
2	Сайншандад шилжүүлэн ачилтын зардал	Автомашин-Вагон		1.30\$	УБТЗ тариф
3	Сайншанд-Наушки	Төмөр зам	870	12.00\$	
4	Наушки-Восточный	Төмөр зам	4047	39.38\$	РЖД тариф
5	Восточный боомтын зардал			20.00\$	
6	Далайн тээврийн зардал			7.00\$	
7	Ачих, буулгах зардал			0.40\$	
8	Вагон түрээсийн зардал			18.00\$	
НИЙТ				118.08 ам.доллар	

Тайлбар:

- Автомашин болон төмөр замын нэг вагоны даац болох 64 тонноор хийсэн тооцоолол.
- Далайн тээврийн зардлыг 60'000 тонноор тооцов.

Хүснэгт 11: Тавантолгойн ордын коксжих нүүрсийг БНСУ-ын Кваняан боомт руу ОХУ-ын Восточный боомтоор дамжуулан далайгаар **10,000** тн даацтай хөлөг онгоцоор тээвэрлэх зардлын тооцоолол /ам.доллар/тонн/

№	Чиглэл	Тээврийн хэрэгслийн төрөл	Зай /км/	Дүн ам.доллар/тонн	Тайлбар
1	Тавантолгой-Сайншанд	автомашин		20.00\$	
2	Сайншандад шилжүүлэн ачилтын зардал	Автомашин-Вагон		1.30\$	УБТЗ тариф
3	Сайншанд-Наушки	Төмөр зам	870	12.00\$	
4	Наушки-Восточный	Төмөр зам	4047	40.00\$	
5	Восточный боомтын зардал			20.00\$	
6	Далайн тээврийн зардал			21.00\$	
7	Ачих, буулгах зардал			2.20\$	
8	Вагон түрээсийн зардал			18.00\$	
НИЙТ				134.50 ам.доллар	

Тайлбар:

- Автомашин болон төмөр замын нэг вагоны даац болох 64 тонноор хийсэн тооцоолол.
- Далайн тээврийн зардлыг 10'000 тонноор тооцов.

6.3 Тавантолгойн ордын нүүрсийг гуравдагч орны зах зээлд хүргэх тээврийн үнийн дундаж тооцоолол (Япон)

Хүснэгт 12: Тавантолгойн ордын коксжих нүүрсийг Японы боомт руу ОХУ-ын Восточный боомтоор дамжуулан далайгаар **60,000** тн даацтай хөлөг онгоцоор тээвэрлэх зардлын тооцоолол /ам.доллар/тонн/

№	Чиглэл	Тээврийн хэрэгслийн төрөл	Зай /км/	Дүн ам.доллар /тонн	Тайлбар
1	Тавантолгой-Сайншанд	автомашин	447	20.00\$	Бодит зардал
2	Сайншандад шилжүүлэн ачилтын зардал	Автомашин-Вагон		1.30\$	УБТЗ тариф
3	Сайншанд-Наушки	Төмөр зам	870	12.00\$	УБТЗ тариф
4	Наушки-Восточный	Төмөр зам	4047	40.00\$	РЖД тариф
5	Восточный боомтын зардал			20.00\$	

6	Далайн тээврийн зардал			8.00\$	
7	Ачих, буулгах зардал			0.40\$	
8	Вагон түрээсийн зардал			18.00\$	
НИЙТ				119.70	ам.доллар

Тайлбар:

- Автомашин болон төмөр замын нэг вагоны даац болох 64 тонноор хийсэн тооцоолол.
- Далайн тээврийн зардлыг 60'000 тонноор тооцов.

Хүснэгт 13: Тавантолгойн ордын коксжих нүүрсийг Японы боомт руу ОХУ-ын Восточный боомтоор дамжуулан далайгаар **10,000 тн** даацтай хөлөг онгоцоор тээвэрлэх зардлын тооцоолол /ам.доллар/тонн/

№	Чиглэл	Тээврийн хэрэгслийн төрөл	Зай / км/	Дүн ам.доллар /тонн	Тайлбар
1	Тавантолгой-Сайншанд	автомашин	447	20.00\$	Бодит зардал
2	Сайншандад шилжүүлэн ачилтын зардал	Автомашин-Вагон		1.30\$	УБТЗ тариф
3	Сайншанд-Наушки	Төмөр зам	870	12.00\$	УБТЗ тариф
4	Наушки-Восточный	Төмөр зам	4047	40.00\$	РЖД тариф
5	Восточный боомтын зардал			20.00\$	
6	Далайн тээврийн зардал			25.00\$	
7	Ачих, буулгах зардал			2.20\$	
8	Вагон түрээсийн зардал			18.00\$	
НИЙТ				138.50	ам.доллар

Тайлбар:

- Автомашин болон төмөр замын нэг вагоны даац болох 64 тонноор хийсэн тооцоолол.
- Далайн тээврийн зардлыг 10'000 тонноор тооцов.

6.4 Тавантолгойн нүүрсийг гуравдагч орны зах зээлд хүргэх тээврийн үнийн дундаж тооцоолол (БНЭУ)

Хүснэгт 14: Тавантолгойн коксжсон нүүрсийг БНЭУ-ын зүүн эргийн Висак боомт руу ОХУ-ын Восточный боомтоор дамжуулан далайгаар **60,000 тн** даацтай хөлөг онгоцоор тээвэрлэх зардлын тооцоолол /ам.доллар/тонн/

	Чиглэл	Тээврийн хэрэгслийн төрөл	Зай / км/	Дүн ам.доллар /тонн	Тайлбар
1	Тавантолгой-Сайншанд	автомашин	447	20.00\$	Бодит зардал
2	Сайншандад шилжүүлэн ачилтын зардал	Автомашин-Вагон		1.30\$	УБТЗ тариф
3	Сайншанд-Наушки	Төмөр зам	870	12.00\$	
4	Наушки-Восточный	Төмөр зам	4047	40.00\$	РЖД тариф
5	Восточный боомтын зардал			20.00\$	
6	Далайн тээврийн зардал			13.50\$	
7	Ачих, буулгах зардал			0.40\$	
8	Вагон түрээсийн зардал			18.00\$	
НИЙТ				125.20 ам.доллар	

Тайлбар:

- Автомашин болон төмөр замын нэг вагоны даац болох 64 тонноор хийсэн тооцоолол.
- Далайн тээврийн зардлыг 60'000 тонноор тооцов.

Хүснэгт 15: Тавантолгойн коксжсон нүүрсийг БНЭУ-ын зүүн эргийн Висак боомт руу ОХУ-ын Восточный боомтоор дамжуулан далайгаар **10,000 тн** даацтай хөлөг онгоцоор тээвэрлэх зардлын тооцоолол /ам.доллар/тонн/

	Чиглэл	Тээврийн хэрэгслийн төрөл	Зай / км/	Дүн ам.доллар /тонн	Тайлбар
1	Тавантолгой-Сайншанд	автомашин	447	20.00\$	Бодит зардал
2	Сайншандад шилжүүлэн ачилтын зардал	Автомашин-Вагон		1.30\$	УБТЗ тариф
3	Сайншанд-Наушки	Төмөр зам	870	12.00\$	
4	Наушки-Восточный	Төмөр зам	4047	40.00\$	РЖД тариф
5	Восточный боомтын зардал			20.00\$	

6	Далайн тээврийн зардал			50.00\$	
7	Ачих, буулгах зардал			2.20\$	
8	Вагон түрээсийн зардал			18.00\$	
НИЙТ				163.50	ам.доллар

Тайлбар:

- Автомашин болон төмөр замын нэг вагоны даац болох 64 тонноор хийсэн тооцоолол.
- Далайн тээврийн зардлыг 10'000 тонноор тооцов.

ДҮГНЭЛТ

1. Экспортоор гаргах нүүрсний чанар, эдийн засгийн хувьд шийдвэрлэх ач холбогдолтой бөгөөд илчлэгийн хэмжээг бусад орны стандартад нийцүүлэн угааж баяжуулсан эсвэл байгалиасаа баяжигдсан нүүрс байх шаардлагатай. Өөрөөр хэлбэл жирийн эрчим хүчний нүүрсийг экспортод гаргахад эдийн засгийн хувьд ашиггүй.
2. Нүүрсийг төмөр замаар тээвэрлэхэд хөдлөх бүрэлдэхүүн буюу вагоныг түрээсээр авах ба одоогийн байдлаар бүгд хувийн эзэмшилд байгаа тул тогтвортой гэрээ хийх замаар үнэ ханшийн хэлбэлзлийг бууруулах, тодорхой хугацаанд нэг түвшинд барих боломжтой.
3. Түрээслэн авсан хөдлөх бүрэлдэхүүн нь нэг талдаа хоосон явах магадлал өндөр тул хоосон буцаалтын зардлыг гарах нийт зардлын тооцоонд оруулан тооцох зайлшгүй шаардлагатай.
4. Боомт дээр буулгах явцад, ялангуяа өвлийн улиралд вагон гэмтэх, эвдрэх явдал тохиолддог бөгөөд түрээслэгчээс вагон гэмтлийн нөхөн төлбөрийг акт гаргуулах замаар нэхэмжилдэг жишиг тогтсон байдаг тул эрсдэлийн үнэлгээг урьдчилан тооцоолон, болзошгүй зардалд нэмэх замаар тооцох нь зүйтэй.
5. Далайн тээврийн зардлын үнийн дүнг бууруулах зорилгоор нэг удаагийн ачилтыг Панамакс хэмжээтэй буюу 60 000-70 000 тоннын даацтай хөлөг онгоцонд ачихаар тооцоолсон нь эдийн засгийн хувьд хэмнэлттэй байна. Учир нь 10 000 тоннын даацтай хөлөг онгоцны далайн тээврийн зардал тонн тутамд 21 ам.доллар байхад 60 000 тоннын даацтай хөлөг онгоцны далайн тээврийн зардал тонн тутам 7 ам.доллар буюу 3 дахин бага байна.
6. Зөвхөн төмөр замаар нүүрсийг тээвэрлэхэд Сайншандаас Сүхбаатар-Наушки чиглэлд 870 км, Наушки хилийн боомтоос Восточный боомт

хүртэл 4047 км байх ба нийт 4917 км зам туулна. Олон Улсын төмөр замын хэлэлцээрт тусгагдсан стандартаар хоногт 200 км-ээс багагүй зайд явна гэж тооцвол төмөр замын нэг удаагийн тээвэрлэлт ойролцоогоор 24,5 хоног болж байна.

- Уурхайгаас автомашинаар тээвэрлэн Сайншандад авчирсан нүүрсийг галт тэргэнд ачих (50-55 вагоны нөөц буюу 3500-4000 тонны багтаамж бүхий) зориулалтаар (бэлтгэн цуглуулах) Сайншандад төмөр замын ачилтын талбай, агуулах барих шаардлагатай.

Хавсралт I

РЖД ТӨМӨР ЗАМЫН ЕРӨНХИЙ ХОРООНООС БАТЛАН ГАРГАСАН 2018 ОНЫГ ДУУСТАЛ ҮЗҮҮЛЭХ ХӨНГӨЛӨЛТИЙН ЖАГСААЛТ (КОЭФФИЦИЕНТ)

Приложение НР 1

к протоколу заседания Правления ОАО «РЖД» НР 61 от 12.12.2017 г.

НР п/п	Условия применения индексов к ставкам Тарифной политики СНГ	Индексы к ставкам Тарифной политики СНГ
Вагоны и контейнеры		
1.	Перевозки по РЖД через порты и погранпереходы Калининградской области	0,80
2.	Перевозки грузов с участием только одной Калининградской железной дороги на расстоянии свыше 100 км	0,60
Грузы в вагонах		
3.	Лом черных металлов (ГНГ 7204, кроме 72045) из Казахстана в Молдавию	0,70
4.	Алюминий (ГНГ 7601-7607, 7614, кроме 76141)	
4.1.	из стран СНГ через порты Калининградской области	0,80
4.2.	из Таджикистана	0,50
5.	Цветные металлы (ГНГ 7401-7404, 7901) из Узбекистана через российские порты	0,80
6.	Глинозем (ГНГ 28182000) в Таджикистан	0,50
7.	Руда и концентраты железные (ГНГ 2610, 2601 (кроме 26012), 7203) в приватном (не принадлежащем перевозчику) вагоне из Монголии в Китай, а также возврат вагонов из-под выгрузки по направлению:	
	Соловьевск-Забайкальск	0,51
	Наушки-Забайкальск	0,83

8.	Руда и концентраты цветных металлов (ГНГ 2603-2609, 2611-2617, 26202100, 7401, 7501, 81052000) в приватном (не принадлежащем перевозчику) вагоне из Монголии в Китай, а также возврат вагонов из-под выгрузки по направлению:	
	Соловьевск-Забайкальск	0,30
	Наушки-Забайкальск	0,51
9.	Уголь (ГНГ 2701, 2702)	
9.1	из Казахстана по маршруту Кигаш - Самур в приватном (не принадлежащем перевозчику) вагоне	0,70
9.2	из Казахстана, кроме перевозок по маршруту Кигаш - Самур в приватном (не принадлежащем перевозчику) вагоне	0,80
9.3	из Монголии через погранпереходы Наушки и Соловьевск в третьи страны через российские порты, погранпереходы Забайкальск, Хасан, Камышовая, погранпереходы с Белоруссией, Латвией, Украиной в приватном (не принадлежащем перевозчику) вагоне в груженом рейсе, а также возврат вагонов из-под выгрузки	0,42
10.	Грузы из Монголии в Монголию, а также возврат приватных (не принадлежащих перевозчику) вагонов из-под выгрузки по маршрутам Наушки-Соловьевск, Соловьевск-Наушки	0,40
11.	Хлопок (ГНГ 14042, 5201-5203)	
11.1.	из Узбекистана через погранпереходы Украины и Латвии на объем перевозок свыше 20 тыс. тонн по каждому из направлений	0,60
11.2.	из Узбекистана через российские порты, погранпереходы Забайкальск, Наушки, Хасан, Камышовая	0,80
12.	Сахар-сырец (ГНГ 1701) в зерновозах в республики Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан через российские порты	0,70
13.	Удобрения минеральные (ГНГ 3102-3105) в приватном (не принадлежащем перевозчику) вагоне из Узбекистана назначением в третьи страны через российские и украинские порты, а также назначением в страны СНГ	0,70
14.	Нефть и нефтепродукты (ГНГ 27090090, 27090010, 2712,2713, 27149000, 2715, 2721-2726, 2729, 2731, 2732, 2739,2741-2746, 2749, 340319, 340399, 3404, 381121, 381129,38170050, 38241000) по маршрутам:	
14.1.	Махачкала - Самур, порт Оля - Самур, Кигаш - Самур	0,50

14.2.	из Туркменистана через порты Астрахань, Махачкала и Оля, за исключением перевозок через погранпереход Самур	0,60
15.	Газовый конденсат (ГНГ 27090010) из Казахстана со станции Ростошский рзд. через погранпереход Озинки	0,60
16.	Нефть сырая (ГНГ 27090090) из Казахстана со станции Ростошский рзд. через погранпереход Озинки на гарантированный годовой объем перевозок не менее 250 тыс.тонн	0,90
17.	Бумага (ГНГ 4707-4812) из Финляндии в Венгрию, Сербию, Словению и Италию в приватном (не принадлежащем перевозчику) вагоне	0,80
18.	Сера (ГНГ 2503, 2802) в приватном (не принадлежащем перевозчику) вагоне из Туркменистана в направлении порта Усть-Луга	0,50
19	Зерно (ГНГ 07129011, 1001-1006) в приватном (не принадлежащем перевозчику) вагоне из Казахстана по маршруту Кигаш - Самур	0,50
20	Сера из Казахстана со станции Кульсары (ГНГ 2503, 2802) в приватном (не принадлежащем перевозчику) вагоне через погранпереходы с Украиной на гарантированный объем перевозок не менее 0,4 млн. тонн в год. *При условии выполнения гарантированных объемов перевозок серы в направлении российских портов в объеме 1,4 млн. тонн в год	0,65*
21	Минеральные удобрения (ГНГ 3102 - 3105) из Туркменистана в приватном (не принадлежащем перевозчику) вагоне назначением в третьи страны через российские порты и украинские порты, а также назначением в страны СНГ	0,70
22	Минеральные удобрения (ГНГ 3102 - 3105) в Туркменистан в приватном (не принадлежащем перевозчику) вагоне из третьих стран через российские порты	0,70
23	Нефтепродукты (ГНГ 2712, 2721-2726, 2729, 2731,2732, 2739, 2741-2746, 2749, 340319, 340399, 38170050) в приватном (не принадлежащем перевозчику) вагоне в груженом рейсе из Республики Беларусь и портов Балтийского моря в Афганистан	0,60

Примечание:

- Индексы, установленные свыше фиксированного объема вступают в силу с 1-го числа месяца, следующего после месяца, в котором достигнут фиксированный объем.
- Выполнение гарантированного объема перевозок должно быть закреплено договорными обязательствами с ОАО «РЖД».

НҮҮРСНИЙ ЧАНАРЫН ҮЗҮҮЛЭЛТ, НЭР ТОМЪЁНЫ ТАЙЛБАР НЭР ТОМЪЁНЫ ТОЛЬ

ADB- Агаарт хатаасан нүүрсний шинж чанар. Нүүрсний дээжийн шинжилгээгээр ADB буюу агаарт хатаасан нүүрсний өөрийн чийгээс бусад чийгийг тооцож үзэхгүй.

DB- Хатаагдсан нүүрсний шинж чанар.

товчлол	Задаргаа	Орчуулга
ADB	Air-Dried Basis	Агаарт хатаагдсан нүүрсний чанар
DB	Dry-Basis	Хуурай нүүрсний чанар
ARB	As Received Basis	Хүлээн авах үеийн шинж чанар
	Ash content	Үнсний агууламж
ASTM	American Society for Testing & Materials' Standard	Америкийн сорьцын шинжилгээ болон материалын стандарт тогтоох нийгэмлэг
GAR	Gross As Received	Хүлээж авсан бохир жин
NAR	Net As Received	Хүлээж авсан цэвэр жин
	Fixed Carbon	Тогтвортой
HGI	Hardgrove Grindability Index	Хатуулгийн индексийн хэмжээ
	Inherent moisture	Нүүрсэнд байх өөрийн чийгшлийн хэмжээ
	Sulphur	Хүхэрлэг чанар
	Total moisture	Нийт чийгшлийн хэмжээ
	Volatile matter	Дэгдэмтгий чанар

**МОНГОЛ УЛСЫН БАРАА, БҮТЭЭГДЭХҮҮНИЙГ
БНХАУ-ЫН “ЖИНЖОУ” ДАЛАЙН БООМТООР
ДАМЖУУЛАН ТЭЭВЭРЛЭХ НӨХЦӨЛ БОЛОМЖ,
ЗАРДЛЫН ТООЦООЛЛЫН СУДАЛГАА**

АГУУЛГА

<i>Нэгдүгээр бүлэг</i>	Жинжоу боомтын танилцуулга, хүчин чадал	33
<i>Хоёрдугаар бүлэг</i>	Жинжоу боомтын зардлын судалгаа	38
<i>Гуравдугаар бүлэг</i>	Монгол Улсаас экспортлох эрчим хүчний хүрэн нүүрсийг БНХАУ-ын боомтод хүргэж худалдаалах боломж, үнийн судалгаа	41
<i>Дөрөвдүгээр бүлэг</i>	Монгол улсын эрчим хүчний хүрэн нүүрсийг бнхау-ын боомт хүргэх тээвэрлэлтийн үнийг олон улсын худалдаа, тээврийн FOB (free on board) нөхцөлийн дагуу боомт тус бүрээр гаргасан эдийн засгийн харьцуулсан судалгаа	42
<i>Тавдугаар бүлэг</i>	БНХАУ-ын Жинжоу боомтоор дамжуулан импортоор туршилтын тээвэр гүйцэтгэх чингэлэг тээврийн зардлын тооцоолол	44
	Дүгнэлт	46

НЭГ ДҮГЭЭР БҮЛЭГ

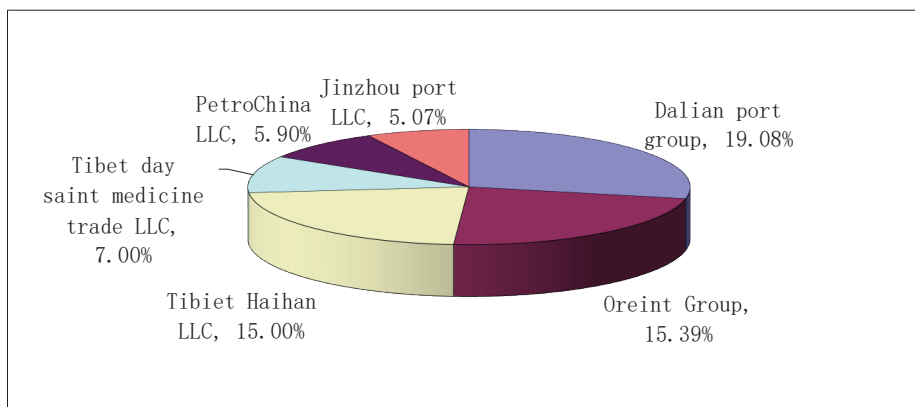
ЖИНЖОУ БООМТЫН ТАНИЛЦУУЛГА, ХҮЧИН ЧАДАЛ

1.1 ЖИНЖОУ БООМТЫН ТОВЧ ТАНИЛЦУУЛГА

Жинжоу боомтын бүтээн байгуулалтын ажил 1986 онд эхэлж, 1990 оны 10 дугаар сард үйл ажиллагаагаа эхлүүлсэн ба 1998 онд олон улсын чанарын ISO9001 стандартад тусгагдсан чанарын тогтолцоог бүрэн хэрэгжүүлсэн тухай гэрчилгээ авсан байна.

Тус боомт нь БНХАУ-ын бусад боомт хотуудтай далайн тээврийн нэгдсэн сүлжээ-маршрутаар холбогдсоноос гадна энэхүү боомтоос дэлхийн бусад бүх боомтод ачаа барааг шууд тээвэрлэн хүргэх боломжтой.

Жинжоу боомт нь хувьцаат компани хэлбэрээр үйл ажиллагаа явуулдаг. Хувьцааны 19.8 хувийг “Далянь Порт” Групп, 15.39 хувийг “Ориент” групп (Хятад Улсын тээвэр зуучийн үйл ажиллагаа эрхэлдэг нэр хүнд бүхий томоохон компани), 5.9 хувийг “Петро Чайна” ХХК (Хятад Улсын шатахуун үйлдвэрлэгч томоохон аж ахуйн нэгж) тус тус эзэмшдэг бол нийт хувьцааны 5.07 хувь Жинжоу порт ХК-ийн өмч ажээ.



Зураг 1.1 Жинжоу боомтын өмчлөлийн бүтэц

1.2 БООМТЫН ХҮЧИН ЧАДАЛ

Боомт нийт 24 зогсоолтой. Үүнд:

- Чингэлт ачааны тусгай зогсоол – 4;
- (100'000 тонн хүртэлх даац бүхий хөлөг онгоц хүлээн авах хүчин чадалтай.)
- Задгай ачааны зогсоол – 5;
- (100'000 тонн хүртэлх даац бүхий хөлөг онгоц хүлээн авах хүчин

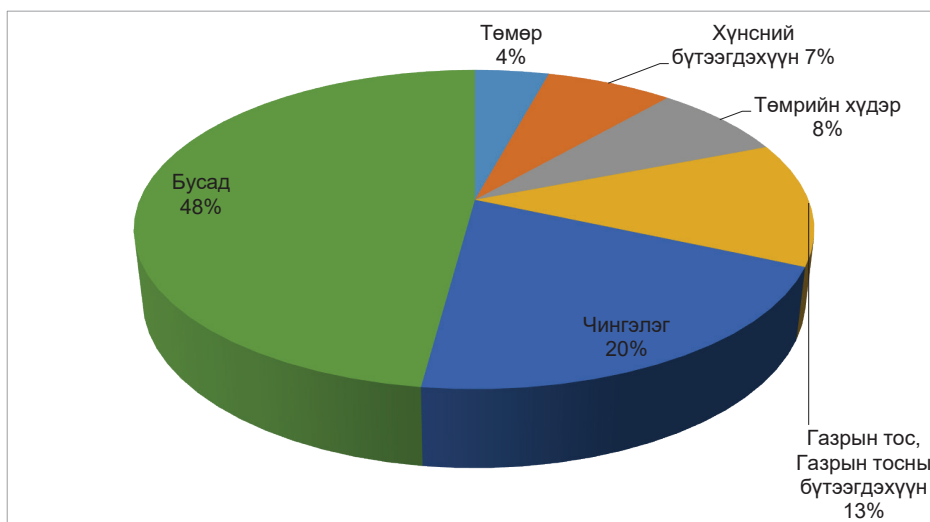
чадалтай),

- Нефтийн бүтээгдэхүүний зогсоол-1
- (250'000 тонн хүртэл даац бүхий хөлөг онгоц хүлээн авах хүчин чадалтай).

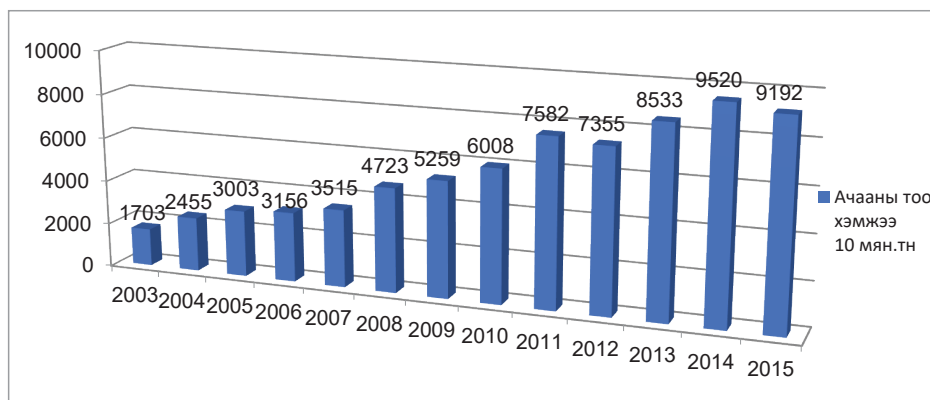
Боомтоор дамжин өнгөрдөг ачаа бараанд зонхилж буй төрлүүд:

- Чингэлэгт ачаа
- Газрын тосны бүтээгдэхүүн
- Үр тариа
- Нүүрс
- Хүдрийн баяжмал зэрэг болно.

Боомтоор дамжуулан тээвэрлэсэн ачаа барааны төрлийг Зураг 1.2-т, дамжуулан тээвэрлэсэн ачаа барааны өсөлтийг 12 жилийн байдлаар Зураг 1.3-т тусган харуулав.

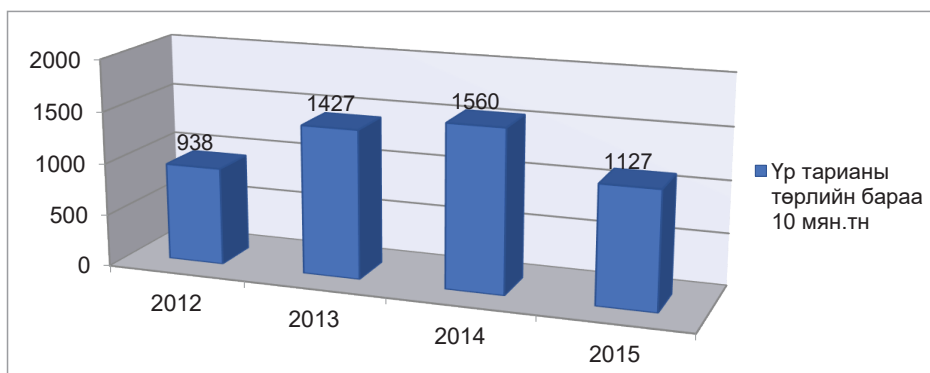


Зураг 1.2 2015 онд нэвтрүүлсэн ачааны статистик

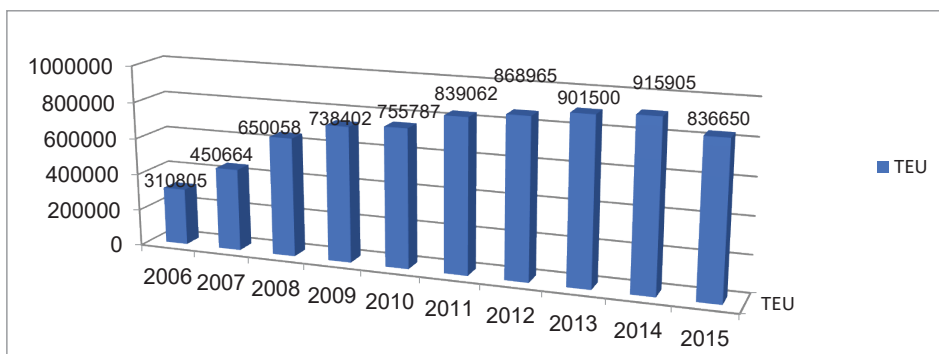


Зураг 1.3 Дамжин өнгөрөх ачааны үзүүлэлт /оноор/

Жинжоу боомтоор дамжуулан тээвэрлэсэн нурмаг ачааны хэмжээ 50 сая тонн-д хүрсэн үзүүлэлтийг дор үзүүлсэн ба хүрэн нүүрс, үр тарианы тээвэрлэлтээрээ БНХАУ-ын боомтууд дотроо дээгүүрт ордог байна. Боомтоор дамжин өнгөрч буй нүүрсний хэмжээ сүүлийн 7 жилд 15 сая тоннд хүрсэн нь БНХАУ-ын зүүн хойд хэсгийн боомтуудаар дамжуулан тээвэрлэж буй нийт нүүрсний 50 хувьтай тэнцэж байна.



Зураг 1.4 Үр тарианы төрлийн бараа, бүтээгдэхүүний дамжин өнгөрөх тоо, хэмжээний өсөлтийн график



Зураг 1.5 Дамжин өнгөрөх чингэлэгт ачааны тоо ширхэг

1.2.1 Задгай ачаа шилжүүлэн ачих үйл ажиллагаа

Задгай ачааны зогсоол: Жинжоу боомт нь задгай ачааны 4 зогсоолтой бөгөөд жилд 30'500'000 тонн хүртэлх ачаа барааг шилжүүлэн ачих хүчин чадалтай бөгөөд 500'000 тоннын задгай ачааны нэг зогсоолтой.

Ачааны талбайн хүчин чадал: Жинжоу боомт нь 1'200'000 м.кв талбай бүхий ачааны талбайтай ба нэг ээлжинд 4.8 сая тонн хүртэлх ачааг хадгалах хүчин чадалтай. Мөн боомтоос 2км орчим зайд байрлах 300'000 м.кв талбай бүхий ачаа хадгалах нэмэлт талбай нь ба нэг ээлжинд 500

мянган тонн ачаа хадгалах хүчин чадалтай.

Тээвэрлэх үндсэн бараа, бүтээгдэхүүний төрөл болон ачиж буулгах хүчин чадал: Жинжоу боомт нь нүүрс, төмрийн хүдэр, зэсийн баяжмал зэрэг задгай нурмаг ачааг шилжүүлэн ачих үйл ажиллагаагаар төрөлжсөн боомт юм.

Ачиж, буулгах төмөр замын нийт 9 шугамтай ба нэг ээлжиндээ 9 эгнээ вагон хүлээн авах хүчин чадалтай. Хоногт 40 вагон ачих, буулгах хүчин чадалтай ба жилд 50 сая тонн хүртэлх ачааг боловсруулах боломжтой юм.

1.2.2 Жинжоу боомт дахь ердийн ачааг шилжүүлэн ачих үйл ажиллагаа

Талбайн хүчин чадал: Жинжоу боомтоор дамжин тээвэрлэгдэх бараа, бүтээгдэхүүний ихэнх хэсгийг үр тариа, ган, төмөр материал, химийн бордоо, цэвэрлээгүй сахар, хөнгөн цагааны оксидын нунтаг зэрэг ачаа эзэлдэг.

Эдгээр бүтээгдэхүүнд зориулсан 600'000 м.кв энгийн ачааны талбайтай, нэг ээлжинд 800'000 тонн ачаа хадгалах хүчин чадалтай юм.

Жинжоу боомт нь нийт 2'250'000 тонн үр тариа хадгалах хүчин чадалтай 20 агуулахтай.

Хөлөг онгоцонд ачиж, буулгах хүчин чадал: Энгийн буюу ерөнхий ачааны төрөлжсөн 6 хөлөг онгоц хүлээн авах хүчин чадалтай бөгөөд 5000 тонн ачааны хөлөг онгоцыг 37 цагт, 10'000 тонн ачаатай хөлөг онгоцыг 48 цагт, 70'000 тонн үр тариа ачсан хөлөг онгоцыг 3 өдөрт багтааж ачиж, буулгах хүчин чадалтай.

50'000 тонны даац бүхий хөлөг онгоцыг хүлээж авах тусгай төхөөрөмжөөр тоноглогдсон 1 зогсоолтой ба уг зогсоол нь 50'000 тонн үр тариаг 35 цагийн дотор ачиж, буулгах боломжтой юм.

1.2.3 Жинжоу боомтын дамжин өнгөрөх тээврийн давуу тал

Байгаль цаг уурын нөхцөл: Жинжоу боомт нь зүүн уртрагийн 121°04', баруун өргөргийн 40°48' -ийн газарзүйн солбицолд байрладаг. Сэрүүн уур амьсгалын бүсэд оршино. Жилийн дундаж температур 10°C. Жинжоу боомтын далайд томоохон гол мөрөн цутгадаггүй. Өвлийн улиралд далай нь зайрмагтдаг боловч битүү хөлддөггүй учраас жилийн 365 өдрийн турш тасралтгүй үйл ажиллагаа явуулах боломжтой.

Бүс нутгийн давуу тал: Жинжоу боомт нь Ляонин мужийн баруун хэсэг, Бохай далайн баруун хойд хэсэгт орших Жинжоу булангийн баруун эрэгт байрладаг. Ляо Си коридорт багтдаг. Жинжоу боомт нь Ляонин, Жилин,

Хар мөрөн гэсэн гурван муж, Өвөр Монголын төв, зүүн хэсэг, БНХАУ-ын хойд муж болон Монгол улс, ОХУ-ын алс дорнодын хязгаарын экспорт, импортын далайн гарц болох боломжтой.

Ляонин муж нь нээлттэй, шинэ эргэлтийн бодлогыг хэрэгжүүлэх, үүний тулд “Нэг бүс нэг зам” стратегийн төлөвлөгөөтэй уялдуулан Монгол, Орос, Хятад гурван улсыг холбосон эдийн засгийн корридорыг бий болгоно гэж тусгагдсан. Ляонин-Монгол-Европын баруун шугам буюу олон улсын тэнгис болон хуурай замд түшиглэсэн ерөнхий шугамыг бий болгож, улмаар Жинжоу боомтоор дамжин Зүүн хатавч- Чойбалсан- Борзя гэсэн маршрутаар Европтой холбохоор ажиллаж байгаа талаар Ляонин мужийн 2015 оны ЗГ-ын тайланд дурджээ.

Дэд бүтцийн давуу тал

а. Авто зам: Жинжоу боомт нэгдүгээр зэрэглэлд тооцогдох долоон хурдны зам болон улсын зэрэглэлийн хоёр автозамтай холбогддог учраас дөрвөн зүг найман зовхист авто замаар ачааг хүргэх боломжтой. (Маршрут: Жинжоу боомт – Бээжин, Шенян, Фушин, Чаоян, Улаанхад, Тунляо, Панжин)

б. Төмөр зам: Боомтын төмөр зам нь Бээжин-Харбин, Бээжин-Шенян, Харбин-Далянь, Шенянь-Далянь, Тунляо-Хар мөрөн муж, Харбин-Манжуур, Харбин- Хармөрөн муж зэрэг чиглэлийн төмөр замын үндсэн шугамуудтай холбогддог. Чиньхуандао-Шенянь чиглэлийн өндөр хурдны цахилгаан галт тэрэгний төмөр зам нь Жинжоу боомтоос зөвхөн 11 км-ийн зайд байрладаг.

в. Боомт: Боомтын далайн тээвэр нь дэлхийн бүх улсын далайн боомтод хүрэх боломжтой.

г. Иргэний нисэх: Шанхай, Ханжоу, Гуанжоу, Чиндао, Тяньжин, Хайкоу зэрэг хотуудаар дамжин нислэг үйлддэг нисэх буудалтай.

Хоосон чингэлгийн нөөц: Дунфан Гуожи чингэлгийн үйлдвэр (Жинжоу) ХХК нь Жинжоу боомтоос 5 км-ийн зайд байрладаг. Олон улсын стандарт чингэлэг болон төрөл бүрийн зориулалттай чингэлгийн зураг төсөл, үйлдвэрлэл, борлуулалтын үйл ажиллагаа эрхэлдэг. Нэг жилд 100’000 TEU буюу стандарт чингэлгийн зураг төслийг боловсруулах хүчин чадалтай. Боомттой хөрш залгаа байрладаг учраас усан онгоцны компанийн чингэлгийн засвар үйлчилгээг илүү амар хялбар болгох нөхцөлийг бүрдүүлсэн.

ХОЁРДУГААР БҮЛЭГ

ЖИНЖОУ БООМТЫН ЗАРДЛЫН СУДАЛГАА

2.1 ЖИНЖОУ БООМТЫН ҮЙЛЧИЛГЭЭНИЙ ЗАРДАЛ

2.1.1 Боомтын Задгай ачааны төлбөр: /ачааны төрлөөр/

Хүснэгт 2.1 Боомтын ачиж, буулгах төлбөр нэгж:юань/тонн

Бүтээгдэхүүн төрөл	Гадаад дотоод худалдаа	Хөлөг онгоцноос ачих, буулгах	Арга хэлбэр	Тариф	Тэмдэглэл
Нүүрс	Дотоод худалдаа	Ачих, буулгах	Шууд	26	Төмөр замын төлбөр; Гадаад худалдааны аюулгүй байдлын төлбөр;
	Дотоод худалдаа	Ачих, буулгах	Авто машинаас	26	
	Дотоод худалдаа	Ачих, буулгах	Галт тэрэгнээс	28.5	
	Гадаад худалдаа	Ачих, буулгах	Авто машинаас	26	
	Гадаад худалдаа	Ачих, буулгах	Галт тэрэгнээс	30	
Кокс	Дээрхтэй ижилхэн аргаар нүүрсны үндсэн тариф дээр 2юань/тонн-р нэмэгдэнэ.				

Хүснэгт 2.2 Агуулахын төлбөр

Бүтээгдэхүүн төрөл	Хадгалах хугацаа	Тариф	Тэмдэглэл
Нүүрс	1-30 өдөр	0.1 юань/тонн/өдөр	Дээвэртэй агуулахын төлбөрийг 5 дахь хоногоос эхлэн тооцно.
	31-60 өдөр	0.2 юань/тонн/өдөр	
	61 дээш өдөр	0.3 юань/тонн/өдөр	
Үр тариа	1-30 өдөр	0.1 юань/тонн/өдөр	
	31-60 өдөр	0.1 юань/тонн/өдөр	
	61 дээш өдөр	0.3 юань/тонн/өдөр	

2.1.2 Чингэлэгт тээвэр:

Хүснэгт 2.3 Гадаад худалдааны бараанд харгалзах боомтын тариф

Чингэлгийн нэр төрөл	Нэгж	Тариф (юань)	
		Импорт	Экспорт
Ерөнхий ачаа ачих чингэлэг, барааны чингэлэг	20 фут чингэлэг	40.00	20.00
	40 фут чингэлэг	80.00	40.00
Аюултай ачаа ачих зориулалттай сав, хөргүүртэй чингэлэг (даацын чингэлэг)	20 фут чингэлэг	80.00	40.00
	40 фут чингэлэг	160.00	80.00

2. Боомтын байгууламжийн аюулгүй байдлын хураамж.

Хүснэгт 2.4 Боомтын байгууламжийн аюулгүй байдлын төлбөр, тарифын хүснэгт

Төрөл	Нэгж	Тариф (юань)
Чингэлэг жин	20 фут чингэлэг	10.00
	40 фут чингэлэг	15.00

Жич: Боомтын байгууламжийн аюулгүй байдлын төлбөрт хоосон чингэлэг болон бараа бүтээгдэхүүн чингэлгийн төлбөр орохгүй

3. Боомтын үйлчилгээний төлбөр (Юань/Чингэлэг)

Боомтын үйлчилгээний төлбөрт ачих , буулгах, зөөх болон бусад үйл ажиллагаа багтсан.

Хүснэгт 2.5 Гадаад худалдааны чингэлгийн ачих буулгах зардал /чингэлэг/юань/

Чингэлэг төрөл	20 фут чингэлэг	40 фут чингэлэг
Ердийн ачааны чингэлэг	230	345
Аюултай ачаа ачих зориулалттай чингэлэг	253	380
Хөргүүртэй чингэлэг	253	380
Хоосон чингэлэг	110	165
Хөргүүртэй хоосон чингэлэг	121	182

Тайлбар: 1. Стандарт бус чингэлгийн төлбөрийг 1 дахин нэмж тооцно.
2. 45 футын чингэлгийн төлбөр нь 40 футын чингэлгийн үндсэн төлбөр дээр 20% нэмэгдэнэ.

4. Хадгалалт, хамгаалалтын тариф:

Хүснэгт 2.6 Чингэлгийн хадгалалт, хамгаалалтын зардал

Чингэлэг төрөл		20 футын чингэлэг		40 футын чингэлэг	
		Тариф (юань/өдөр)	Чөлөөтэй хадгалах хугацаа (өдөр)	Тариф (юань/өдөр)	Чөлөөтэй хадгалах хугацаа (өдөр)
Хоосон Чингэлэг		-		-	
Хүнд даацын Чингэлэг	Дотоод худалдаа (Боомтод ирэх ачилт)	4	7	8	7
	Дотоод худалдаа (Боомтоос гарах ачилт)	4	-	8	-
	Гадаад худалдаа (импорт)	4	6	8	6
	Гадаад худалдаа (экспорт)	-		-	

- Хөргүүртэй чингэлгийн төлбөр:
20 футын чингэлэг 144 юань/өдөр; 40 футын чингэлэг 218 юань/өдөр
- Чингэлгийн хадгалалт, хамгаалалтын тариф:
20 футын чингэлэг 4 юань/өдөр; 40 футын чингэлэг 8 юань/өдөр

5. Боомтын бүтээн байгуулалтын хураамж:

Боомтын дотоод журмын дагуу далайн тээврийн ачаанаас боомтын дэд бүтцийг дэмжих хураамжийг доорх тарифаар бодож авдаг байна.

Хүснэгт 2.7 Боомтын барилга, байгууламжийн зардал

Чингэлэг төрөл	20 футын чингэлэг (юань)	40 футын чингэлэг (юань)
Дотоод худалдаа	32	48
Гадаад худалдаа	64	96

2.1.3 Боомтын бусад зардлууд

Хүснэгт 2.8 Хөлөг онгоц боомтод байршуулах /татах,чирэх/ хураамж

Гадаад, дотоод худалдаа	Нэгж	Тариф
Гадаад худалдаа	Юань/тонн цаг	0.48
Дотоодын чиглэлд тээвэрлэгдэж буй гадаад худалдааны ачаа бараа	Юань/тонн цаг	0.24

Хүснэгт 2.9 Боомтын зогсоолын төлбөр:

Зогсоолын төлбөр	Гадаад дотоод худалдаа	Нэгж	Тариф
Үйлдвэрийн зогсоол	Гадаад худалдаа	юань/тонн өдөр	0.25
Үйлдвэрийн бус зогсоол	Гадаад худалдаа	юань/тонн цаг	0.12

Жич: Хөлөг онгоцны нийт ачааг дотоод худалдааны тарифаар тооцно.

ГУРАВДУГААР БҮЛЭГ

МОНГОЛ УЛСААС ЭКСПОРТЛОХ ЭРЧИМ ХҮЧНИЙ ХҮРЭН НҮҮРСИЙГ БНХАУ-ЫН БООМТОД ХҮРГЭЖ ХУДАЛДААЛАХ БОЛОМЖ, ҮНИЙН СУДАЛГАА

3.1 БНХАУ-ЫН НҮҮРСНИЙ ЗАХ ЗЭЭЛИЙН ҮНЭ, ХАНШИЙН МЭДЭЭЛЭЛ

Дэлхийн зах зээл дээр 2018 оны 3 дугаар сарын байдлаар эрчим хүчний нүүрсний үнэ, ханш дунджаар 61-63 ам.доллар байгаа бол БНХАУ-ын зах зээлд нийлүүлэгдэж буй эрчим хүчний нүүрсний үнэ, ханшийн мэдээллийг 3.1 дүгээр хүснэгтээр үзүүлэхийг зорилоо.

БНХАУ-ын дотоодын нүүрсийг далайн боомтод хүргэж худалдаалах үнэ тонн тутамд 600 юанийн үнэтэй байгаа бол импортоор (боомтод хүргэх нөхцөлтэйгөөр) тээвэрлэн нийлүүлж буй нүүрсийг 606.03 юаниар худалдаалж байгааг хүснэгтээс харна уу.

Хүснэгт 3.1 БНХАУ-д биржээр худалдаалагдаж буй нүүрсний ханш

/2018 оны 3 дугаар сарын 23-ны өдрийн хаалтын ханш/

Last Week	2018-03-23				More >>
Index	RMB/t	DoD	\$US/t	DoD	Basis
CCI5500C	600.60	-0.3	0.00	-	FOB
CCI 5500 Import	606.03	-2.23	81.70	-0.3	CFR
CCI 3800 Import	378.31	-3.71	51.00	-0.5	CFR
Yulin 5800	438.00	-3	0.00	-	Mine-mouth
Ordos 5500	386.00	-1	0.00	-	Mine-mouth
Datong 5500	465.00	-	0.00	-	Mine-mouth
Guangzhou 5500	735.00	-	0.00	-	Ex-stock
Liulin Low-sulphur	1640.00	-	0.00	-	Ex-washplant
Liulin High-sulphur	1100.00	-	0.00	-	Ex-washplant
Linfen 1/3 Coking	1400.00	-	0.00	-	Ex-washplant
Changzhi Meagre Lean	1070.00	-	0.00	-	Ex-washplant
Jining Semi-soft	1040.00	-	0.00	-	Ex-washplant
Jingtang Premium	1720.00	-	0.00	-	Ex-stock
Mongolia Coking	1150.00	-	0.00	-	Ex-stock
Changzhi PCI	1010.00	-	0.00	-	Ex-washplant
Jincheng Anthracite Mid-lump	1300.00	-	0.00	-	Ex-washplant
Jincheng Anthracite Slack	730.00	-	0.00	-	Ex-washplant
Tianjin Quasi Grade I Met	1980.00	-30	0.00	-	FOB
Luliang Quasi Grade I Met	1780.00	-30	0.00	-	Ex-washplant

Эх сурвалж: <http://www.sxcoal.com>

*Тайлбар: БНХАУ-д үйлчилдэг бүх татвар, НӨАТ-ын хураамж багтсан.

ДӨРӨВДҮГЭЭР БҮЛЭГ

МОНГОЛ УЛСЫН ЭРЧИМ ХҮЧНИЙ ХҮРЭН НҮҮРСИЙГ БНХАУ-ЫН БООМТ ХҮРГЭХ ТЭЭВЭРЛЭЛТИЙН ҮНИЙГ ОЛОН УЛСЫН ХУДАЛДАА, ТЭЭВРИЙН FOB (FREE ON BOARD) НӨХЦӨЛИЙН ДАГУУ БООМТ ТУС БҮРЭЭР ГАРГАСАН ЭДИЙН ЗАСГИЙН ХАРЬЦУУЛСАН СУДАЛГАА

4.1 МОНГОЛ УЛСЫН НУТАГ ДЭВСГЭРЭЭР ТЭЭВЭРЛЭХ ЗАРДАЛ

Дорноговь аймгийн нутаг дэвсгэрт байрлах нүүрсний Олон-Овоо өртөөнөөс Монгол Улсын урд хилийн боомт болох Замын Үүд өртөө хүртэл нийт 398 км газар төмөр замаар тээвэрлэхэд:

Төмөр замын тээвэрлэх үнэ: 15462 төг/тонн

Дорноговь аймгийн Айраг сумын нүүрсний уурхайгаас Олон овоо өртөөгөөр дамжуулан Замын-Үүд хилийн боомт хүртэл тээвэрлэхэд:

Нүүрсний үнэ: **240 юань/тонн**

**Тайлбар: Дорноговь аймгийн Айраг суманд үйл ажиллагаа явуулж буй нүүрсний уурхай дахь нүүрсний үндсэн үнэ 140-160 юань/тонн байна.*

4.2 БНХАУ-ЫН ДАЛАЙН БООМТ ХҮРТЭЛ ТЭЭВЭРЛЭХ ЗАРДАЛ

4.2.1 Эрээнээс Тяньжин боомт хүртэлх төмөр замын тээврийн зардал:

Нийт тээвэрлэх зам: 849 км буюу тээвэрлэлтэд зарцуулагдах хугацаа: 3-4 хоног

Төмөр замаар тээвэрлэх үнэ: 250 юань/тонн (Эрээн боомт дээр шилжүүлэн ачих хөлс багтсан)

Татвар (БНХАУ): 106 юань/тонн

FOB Tianjin: 596 юань/тонн

**Тайлбар: Одоогоор Олон-Овоо өртөөнөөс Тяньжинь хүртэл тээвэрлэгдэж буй нүүрсний үнэ.*

4.2.2 Эрээнээс нүүрсний төрөлжсөн боомт болох Цао Фей Диан боомт хүртэл тээврийн зардал.

Тээвэрлэх зам 1100 км буюу тээвэрлэлтэд зарцуулагдах хугацаа дунджаар 5-7 хоног (нарийн тодорхойлох боломжгүй).

Төмөр замаар тээвэрлэх үнэ: 285 юань/тонн

Татвар (БНХАУ): 106 юань/тонн

FOB Caofeidian: 631 юань/тонн

4.2.3 Эрээнээс Жинжоу боомт хүртэл төмөр замаар нүүрс тээвэрлэх тээврийн зардал:

Тээвэрлэх зам 1264 км буюу дунджаар 20 хүртэл хоног (нарийн тодорхойлох боломжгүй)

Төмөр замаар тээвэрлэх төлбөр: 220 юань/тонн

Татвар: 106 юань/тонн

Төмөр замын пүүлэлт: 1 юань/тонн

FOB Jinzhou: 567 юань/тонн

Жинжоу боомтоор дамжуулан тээвэрлэхэд дараахь төлбөр гарах урьдчилсан тооцоо гарч байна. Үүнд:

- Боомтын үйлчилгээний төлбөр: 26.5 юань/тонн
- Боомтын төлөөлөгч, зуучлагчийн зардал дунджаар 5 юань/тонн
- Боомтын талбайд ачаа барааг хадгалах зардал: 30 хоног дотор хадгалалт маш бага буюу өдрийн **0.1 юань/тонн** байх ба
 - 31-60 хоногт: өдрийн **0.2 юань/тонн**
 - 61 хоногоос дээш: өдрийн **0.3 юань/тонн** байхаар урьдчилсан байдлаар тохиролцоод байна.

**Жич: Эрээний төмөр зам нь Замын-Үүдээс хоногт 14-16 галт тэрэг хүлээж авах хэлэлцээр байдаг хэдий ч одоо байгаа хүчин чадлаар хоногт 11-12 галт тэрэг хүлээн авч байна. Иймд Замын-Үүд өртөөнд вагоны бөөгнөрөл саатал бий болж, тэр хэмжээгээр хоног хугацаа алдах асуудал гарч байна.*

4.3 БНХАУ-ЫН ЖИНЖОУ БООМТООС ДАЛАЙГААР ГУРАВДАГЧ УЛС ХҮРТЭЛ ТЭЭВЭРЛЭХ ТАРИФ

БНХАУ-ын Жинжоу боомтоос далайгаар БНСУ-ын Кваняан, Похан, Пусан боомт хүргэх далайн тээврийн зардал.

Хүснэгт 4.1 Далайн тээврийн зардал

Хөлөг онгоцны даац	Ачааны даац	Далайгаар тээвэрлэн хүргэх улс, боомтын нэр	Далайн тээврийн зардал (ам. доллар/тонн)
13,000DWT- 28,000DWT	10,000 тонн	Pohang and Kwangyang range, БНСУ	21
		Япон Улс	25
		Nagoya, Токуо болон Японы Зүүн хойд хэсгийн бусад боомтууд	27
		БНЭУ (Энэтхэгийн зүүн эрэг)	50
		БНЭУ (Энэтхэгийн баруун эрэг)	60

Жич:

- Хөлөг онгоцны даац: 13.000-28.000 DWT
- Ачааны хэмжээ: АВТ 10.000 (*АВТ: +/- 10%)

*Тайлбар *Дээш доош 10 хувийн хэлбэлзэл гарч болно.*

ТАВДУГААР БҮЛЭГ

БНХАУ-ЫН ЖИНЖОУ БООМТООР ДАМЖУУЛАН ИМПОРТООР ТУРШИЛТЫН ТЭЭВЭР ГҮЙЦЭТГЭХ ЧИНГЭЛЭГ ТЭЭВРИЙН ЗАРДЛЫН ТООЦООЛОЛ

5.1 БНСУ-ЫН ИНЧОН БООМТООС БНХАУ-ЫН ЖИНЖОУ БООМТ ХҮРТЭЛ ДАЛАЙН ТЭЭВРИЙН ЗАРДАЛ:

Далайн тээврийн маршрут: БНСУ Инчон боомт- БНХАУ Далянь боомт-
Жинжоу боомт

Далайгаар тээвэрлэх хугацаа: 5-8 хоног

Далайн тээврийн зардал:

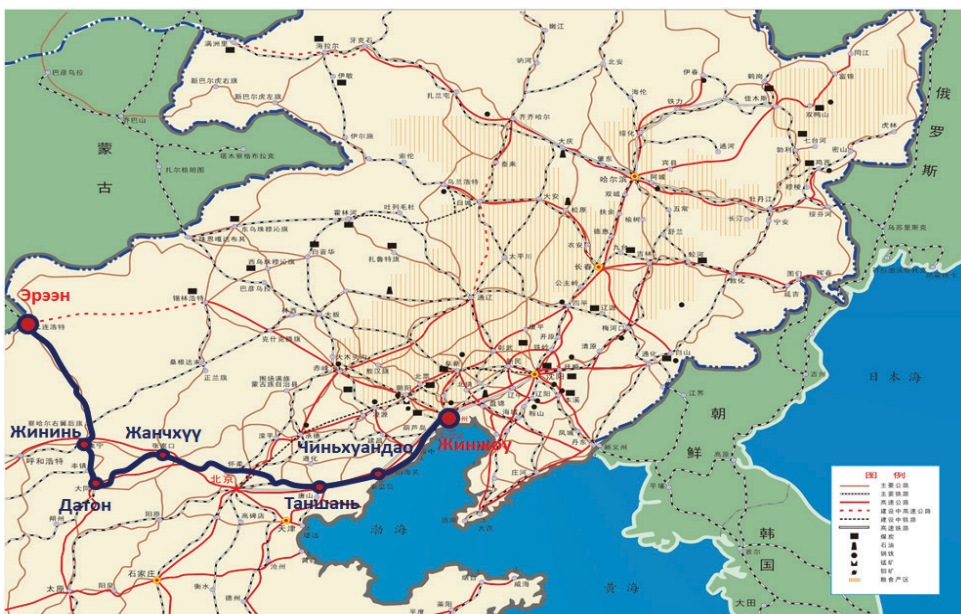
- 40 футын чингэлэг: 1037 ам.доллар/40'

- 20 футын чингэлэг: 636 ам.доллар/20'

*Тайлбар: Далайн тээвэр, дамжин өнгөрөх боомт болон хүрэх боомтын
үйлчилгээний холбогдох зардлуудыг нэмж тооцсон болно.

5.2 БНХАУ-ЫН ЖИНЖОУ БООМТООС ЭРЭЭН ХҮРТЭЛ ТӨМӨР ЗАМЫН ТЭЭВРИЙН ЗАРДАЛ:

Төмөр замын маршрут: Жинжоу-Чиньхуандао-Таншань-Жанчхүү-
Датон-Жининь-Эрээн



Зураг 5.1 Жинжоу боомтоос Эрээн хүртэл төмөр замын бүдүүвч

Төмөр замын дамжих өртөө, зөрлөгүүд: Gao qiao zhen-Tashan-Hulu dao-Shanhaiguan-Long jia ying-Qinhuangdao-Ma pu ying-Lang wopu-Tang Shangdong-Qidao qiao-Tianzhuang-Hangu-Bei tang-Tanggu-Nan Cang-Han gou zhen-Langfang bei-Wan Zhuang-Huangcun-Huantu po-Fengtai-Shijingshan nan-Sanjia dian-Luo po ling-Jiu Zhuang wo-Shacheng-Xuanhua-Zhangjiakou nan-Kongjia Zhuang-Youyi shuiku-Gu yingpan-Ji ning nan-Ji ning-Ben hong-Guo er ben aobao-Xili-Erlian.

Төмөр замаар тээвэрлэх хугацаа: баримжаагаар 20 хоног

Жинжоу боомтоос Эрээн хүртэл төмөр замын тээврийн зардал:

- 40 футын чингэлэг: 6383 юань ≈ 1015 ам.доллар
- 20 футын чингэлэг: 4783 юань ≈ 760 ам.доллар

Нийт тээврийн зардал: /Инчон-Жинжоу-Эрээн/

- **40 футын чингэлэг: 2052 ам.доллар/40'**
- **20 футын чингэлэг: 1396 ам.доллар/20'**

**Тайлбар: Дээрх төмөр замын тээврийн зардал нь туршилтын тээвэр хийхэд зориулж гаргасан үнэ бөгөөд үүнд ямар нэгэн тээвэр зуучийн байгууллагын операторын үйлчилгээний зардал тусгагдаагүй болно.*

ТЯНЬЖИН, ЖИНЖОУ БООМТУУДААР ХИЙХ ТЭЭВЭРЛЭЛТИЙН ДАВУУ БА СУЛ ТАЛ

ТЯНЬЖИН БООМТ	ЖИНЖОУ БООМТ
<i>Давуу тал</i>	<i>Сул тал</i>
<p>Эрээн-Тяньжин чиглэл нь төмөр замын тээврийн гол магистраль шугам тул тээвэрлэлтийн хугацаа дээд тал нь 7 хоног үргэлжлэх тооцоо гарсан.</p> <p>Монгол Улсын бараа, бүтээгдэхүүний ихэнх хувь тус боомтоор дамжин гуравдагч оронд гардаг. Өөрөөр хэлбэл энэхүү маршрут аль эрт тогтож хэвшсэн ба монголчуудын хувьд ашиглаж сурсан боомт юм.</p>	<p>Эрээн-Жинжоу чиглэл дэх дотоодын төмөр замын сүлжээ уламжлалт хэрэглээ биш тул бараа эргэлтийн хувьд тогтворжоогүй чиглэл бөгөөд олон өртөөг дамжин хэд хэдэн зүтгүүр солих магадлалтай. Иймд тээвэрлэлтийн хугацаа дунджаар 14-28 хоног байх магадлалтай байна.</p> <p>Энэхүү чиглэлээр туршилтын тээвэр хийгдээгүй байгаа тул одоогоор шууд хэрэгжүүлэхэд ямар нэгэн хүндрэл, бэрхшээл тулгарахыг урьдчилан хэлэх боломжгүй, танигдаагүй шинэ маршрут юм.</p>

<i>Сул тал</i>	<i>Давуу тал</i>
<p>Тяньжин боомтын ачаа эргэлт хэт өндөр тул хөлөг онгоцонд бараа ачигдаад аялалд гарахад бэлэн болох хүртэлх нийт үйлчилгээний хүртээмж тааруу. Хүлээлт их гарах магадлалтай: Үүнд:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Вагоноос ачааг буулгах; ○ Зогсоол олох, хадгалах; ○ Хөлөг онгоцонд ачих гэх мэт. <p>Боомттой холбоотой эдгээр үйл ажиллагаанаас шалтгаалан илүү зардал, хоног гарна.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Монгол Улсын экспортын нүүрсийг Тяньжин боомтоор дамжуулан гаргахад хүндрэлтэй. ○ Хүн ам хэт төвлөрөлттэй нийслэл Бээжин хотоор дамжуулан задгайгаар нүүрс тээвэрлэхэд хүндрэл гарах магадлал өндөр. 	<p>Нэгэнт төмөр замаар тээвэрлэгдэн Жинжоу боомтод ирсэн задгай нүүрс нь тус боомтын талбайд шууд буулгах, бэлэн талбайд хямд зардлаар хадгалах урьдчилсан хэлэлцээрүүд хийгдсэн.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Монгол Улсын нүүрс болон нурмаг ачаа, чингэлэг тээврийн ачаанд зориулж тохижуулсан талбай гаргаж өгсөн. ○ Боомтын ачаа эргэлтийн нөхцөл байдлаас шалтгаалан боомтын үйлчилгээний хөлс, холбогдох төлбөрүүд Тяньжин боомтоос хямд. ○ Монгол Улсын Далайн захиргааны төлөөлөгчийн газар тус боомтод үйл ажиллагаа явуулж буй тул боомтын үйл ажиллагааг хурдан шуурхай явуулах, аливаа саад бэрхшээлийг газар дээр нь шийдвэрлэх боломжтой.

ДҮГНЭЛТ

Монгол Улсын Далайн захиргаа болон БНХАУ-ын Жинжоу боомтын захиргааны хооронд хамтын ажиллагааны санамж бичгийг 2015 оны 11 сард байгуулсан ба манай төлөөлөгчийн газар 2016 оны 5 дугаар сараас эхлэн Жинжоу боомт дээр үйл ажиллагаа эхлүүлсэн. Энэхүү боомтоор дамжуулан Монгол Улсын бараа, бүтээгдэхүүнийг тээвэрлэх нь Монгол Улсын хувьд нэгэн шинэ маршрут бий болгох, улмаар Тяньжин боомттой өрсөлдөхүйц дэд бүтэц болж чадвал Монгол Улсын ачаа, бараа Тяньжин боомтод хуримтлагдах, илүү зардал гаргахаас сэргийлэх ач холбогдолтой юм.

Уг судалгаагаар нүүрсийг туршилтын журмаар Жинжоу боомт руу тээвэрлэх үнэ тарифыг одоо ашиглагдаж буй Олон-Овоо өртөөнөөс БНХАУ-ын Тяньжин боомт хүртэл тээвэрлэдэг үнэ тарифтай харьцуулан гаргахыг зорьсон ба гарах зардлын хувьд ашигтай харагдаж буй хэдий ч тээвэрлэхэд зарцуулагдах нийт хугацааг нарийн тооцоолон гаргах боломжгүй. Иймд туршилтын тээврийн төслийг хэрэгжүүлж, ачаа барааг нийт өртөөгөөр амжилттай нэвтрүүлэн боомтод хүргэсэн нөхцөлд л хугацаа бодитоор гарах

ЮМ.

Jinzhou-Chifeng (283 км) –BayinHua (331км) – XilinHaote (266 км)- Erlian (375 км) чиглэлд хэрэгжиж буй нийт 1255 км төмөр замын дэд бүтцийн ажил болон барилга, байгууламж 2016 оны 10 дугаар сард бүрэн дуусаж ашиглалтад орсон хэдий ч, Хятадын төмөр замын нэгдсэн сүлжээнд холбогдож чадаагүй байгаа тул саадгүйгээр шууд ашиглах боломж одоогоор хязгаарлагдмал байна. Энэхүү 1255 км үргэлжлэх төмөр замын 700 км гаруй нь Жинжоу боомтын хамтран ажилладаг хувийн компанийн өмч тул төмөр зам ашиглах үйл ажиллагаанд тарифын хөнгөлөлт авах талаар хамтран ажиллах боломжтой гэж үзэж байна.

Туршилтын тээврийг импортын чингэлэг тээврээр хийх тохиолдолд галт тэрэгний нэг цуваа буюу 45-60 вагон байхаар зохион байгуулах нь зүйтэй. Учир нь Жинжоу-Эрээн чиглэлд одоогоор тээвэрлэх ачаа төдийлэн байдаггүй учир дамжин өнгөрөх өртөө, зөрлөг дээр вагон цуваанаас салгагдаж үлдэх, хоног хугацаа алдах эрсдэлүүд гарах магадлалтай.

Судалгааны явцад Эрээн боомтын шилжүүлэн ачих үйл ажиллагаа удаашралтай байгаагаас шалтгаалан Эрээн болон Замын-Үүд төмөр замын өртөөдүүдэд ачаа тээврийн бөөгнөрөл үүсээд байгаа бөгөөд гол шалтгаан нь Эрээний төмөр зам Замын-Үүдээс хоногт 14-16 галт тэрэг хүлээж авах хэлэлцээр байдаг хэдий ч 11-12 галт тэрэг л хүлээн авч байгаатай холбоотой юм. Иймд Замын-Үүд өртөөнд вагоны бөөгнөрөл, саатал бий болж, холбогдох сөрөг үр дагаврууд үүсэн бий болж байна.

Нүүрсийг задгайгаар хагас вагонд ачиж БНХАУ-аар дамжуулан тээвэрлэх нь Хятадын нийслэл, томоохон хот суурингаар дамжин тээвэрлэх тохиолдолд байгаль экологийн (тоосжилт үүсэх гэх мэт) асуудлаас үүдэлтэй хориг саад учирч болзошгүй байна.

Монгол Улсаас экспортолсон нүүрсийг Эрээн өртөөний шилжүүлэн ачих талбайд буулгаж дахин Хятадын вагон руу шилжүүлж ачихад цаг хугацаа алдах ба тэр хэмжээгээр тооцоолоогүй нэмэлт зардлууд гарах магадлалтай тул нүүрсийг дахин ачиж буулгах явцад нүүрсний хорогдол тодорхой хэмжээнд гарах юм.

Иймд нүүрсийг дээвэр нь онгорхой чингэлэг (open top container) ашиглан ачих нь илүү үр дүнтэй ба шилжүүлж ачих болон буулгах үйл ажиллагаа харьцангуй хялбар гэж үзэж байна. Ачааны жингийн хувьд зөрүү гарахгүй, харин 20 футын даацын чингэлэгт дээд тал нь 32 тонн буюу нэг платформ вагонд нийтдээ 64 хүртэл тонн нүүрс ачих боломжтой юм. Тээврийн зардлын хувьд төмөр замын өртөө болон далайн боомтод шилжүүлж ачих, буулгах ажиллагаа илүү хялбарчлагдах эерэг талууд ажиглагдсан болно.

**БНСУ-ААС МОНГОЛ УЛСАД ЧИНГЭЛГЭЭР
ТЭЭВЭРЛЭГДЭЖ БУЙ ИМПОРТЫН БАРАА,
БҮТЭЭГДЭХҮҮНИЙГ “МОНГОЛ-САММОК ЛОЖИСТИК”
ХАМТАРСАН КОМПАНИАР ДАМЖУУЛАН ТЭЭВЭРЛЭХ
НӨХЦӨЛ БОЛОМЖИЙН ТАЛААРХ СУДАЛГАА**

АГУУЛГА

<i>Нэгдүгээр бүлэг</i>	Монгол Улсын гадаад худалдааны ерөнхий тойм	51
<i>Хоёрдугаар бүлэг</i>	Импортын чингэлэг тээвэр	54
<i>Гуравдугаар бүлэг</i>	Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны аяллын зардлын тооцоолол	58
<i>Дөрөвдүгээр бүлэг</i>	БНСУ-ын Инчон боомтоос БНХАУ-ын Тяньжин боомт хүртэл чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц түрээслэх зорилгоор хийсэн зардлын тооцоолол	62
<i>Тавдугаар бүлэг</i>	БНСУ-ын Инчон боомтоос Монгол Улсын Улаанбаатар хот дахь гүний боомт хүртэлх тээврийн маршрут, тээврийн үнэ	70
	Дүгнэлт	72
	Хавсралт 1	73
	Хавсралт 2	74

НЭГДҮГЭЭР БҮЛЭГ

МОНГОЛ УЛСЫН ГАДААД ХУДАЛДААНЫ ЕРӨНХИЙ ТОЙМ

Манай улсын бараа, бүтээгдэхүүний орох гарах урсгал нь Монгол Улсын далайд гарах гарц болох ОХУ, БНХАУ-аас шууд хамааралтай. Мөн эдгээр улс нь хоёр хөрш орнууд болохын хувьд Монгол Улсын худалдааны хамгийн том түншүүд юм.¹

Монгол улс 2018 онд 167 улстай гадаад худалдаа хийсэн бөгөөд нийт бараа эргэлтийн хэмжээ 12.8 тэрбум ам.долларт хүрсэн.

Үүнийг дотор нь задлан харуулбал, экспортоос олсон орлого 7.0 тэрбум ам.доллар, харин импортоор оруулсан бараа, бүтээгдэхүүн 5.8 тэрбум ам.доллар болжээ.

Нийт бараа эргэлтийн хэмжээ 22.3% хувиар (өмнөх оноос 2.3 тэрбум америк доллар) нэмэгдсэний дотор экспорт 13.1 хувь, импорт 35.4 хувиар өссөн үзүүлэлттэй байна.

Монгол Улсын гадаад худалдааны тэнцэл 2014 оноос эхлэн ашигтай гарч эхэлсэн ба 2018 онд олсон нийт ашгийн хэмжээ 1.1 тэрбум ам.долларт хүрсэн байна. Гадаад худалдааны тэнцэл ашигтай гарсан гол шалтгаан нь эрдэс бүтээгдэхүүн тухайлбал, нүүрсний экспортын хэмжээ өссөнтэй холбоотой болохыг МҮСХ¹ –ноос тайлбарлав.

Монгол Улсын экспортын бараа, бүтээгдэхүүний ихэнх нь задгайгаар ачигдан БНХАУ руу гарч байгаа тул тээвэр логистикийн салбарын үнийн бүрдүүлэлтийн хувьд чингэлэг тээврээр Монгол Улсад импортлогдож буй өргөн хэрэглээний бараа бүтээгдэхүүнийг сонгон авч үзэх нь илүү оновчтой.

Монгол Улсын тээвэр логистикийн салбарын хөгжлийн тухай Азийн Хөгжлийн банкнаас 2018 онд хийсэн судалгаатай танилцахад гуравдагч орноос чингэлэгт ачигдан далайгаар тээвэрлэгдэн ирж буй бүтээгдэхүүний тээврийн зураглалыг БНХАУ-ын Тяньжин боомтоор дамжуулан Монгол улсад оруулж байгаагаар төсөөлөн гүйцэтгэсэн байна. Тус судалгаанд тусгагдсанаар чингэлэг тээвэртэй холбоотой экспорт, импортын урсгалын статистик мэдээг харвал:

- **Экспорт:** нүүрс, төмрийн хүдрийг задгайгаар ихэвчлэн тээвэрлэдэг (нийт экспортын 10 хүрэхгүй хувь нь чингэлгээр тээвэрлэгдэнэ.)
- **Импорт:** 70 орчим хувь нь чингэлгийн тээврээр нийлүүлэгдсэн байна. Үүнд голчлон:

¹ Монголын Үндэсний статистикийн хороо

- Автомашин, тоног төхөөрөмж, сэлбэг хэрэгсэл;
- Гэр ахуйн цахилгаан бараа, харилцаа холбооны төхөөрөмж;
- Хүнсний бараа, бүтээгдэхүүн г.м.

Хүснэгт 1- д 2018 онд Монгол Улсын гадаад худалдааны бараа эргэлтэд голлох үүрэгтэй оролцсон улсуудыг экспорт, импортын орлогын (мянган ам.доллараар) хэмжээгээр харьцуулан харуулав.

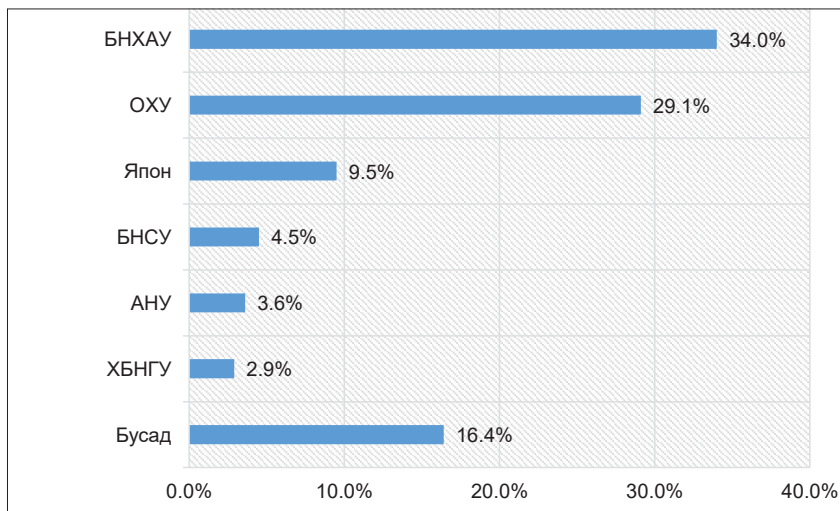
Хүснэгт 1 : Монгол Улсын гадаад худалдааны үндсэн үзүүлэлтүүд, улсаар, мянган ам.доллараар 2018 он

№	Улс	Нийт эргэлт	Экспорт	Импорт	Тэнцэл
	Дүн	12,886,797.10	7,011,765.0	5,875,032.1	1,136,732.90
1	БНХАУ	8,537,853.80	6,542,823.6	1,995,030.2	4,547,793.40
2	ОХУ	1,796,284.70	85,937.4	1,710,347.3	-1,624,409.90
3	Япон	587,511.10	26,468.5	561,042.6	-534,574.10
4	БНСУ	283,566.30	21,200.4	262,365.9	-241,165.50
5	АНУ	219,067.10	7,603.3	211,463.8	-203,860.50
6	Их Британи	204,800.50	172,856.0	31,944.5	140,911.50
7	ХБНГУ	181,016.50	12,280.7	168,735.8	-156,455.10
8	Итали	108,804.70	54,078.1	54,726.6	-648.50
9	Польш	58,359.30	332.2	58,027.1	-57,694.90
10	Сингапур	57,637.80	30,008.4	27,629.4	2,379.00

Худалдааны түнш орнуудын хувь БНХАУ нь Монгол Улсын импорт, экспортын хамгийн том түнш юм. Дараагийн байранд Оросын Холбооны Улс орох ба далайн чанадын орнуудаас Япон, Бүгд Найрамдах Солонгос, АНУ зэрэг улсууд худалдааны эргэлтэнд томоохон хувь нэмэр оруулж байна.

Монгол Улсад 2018 онд импортоор оруулсан нийт бараа бүтээгдэхүүнийг гарал үүслийн хувьд үнийн дүнгээр жагсаавал БНХАУ 34 хувийг, ОХУ 29.1 хувийг тус тус эзэлж байна.

Монгол улс 161 улсаас бараа бүтээгдэхүүнийг импортоор оруулж ирсэн статистик мэдээ байгаа бөгөөд тэдгээрийн 83,6 хувийг эзэлж буй импортын гол түнш орнуудыг Зураг 1-т тусган харуулав.

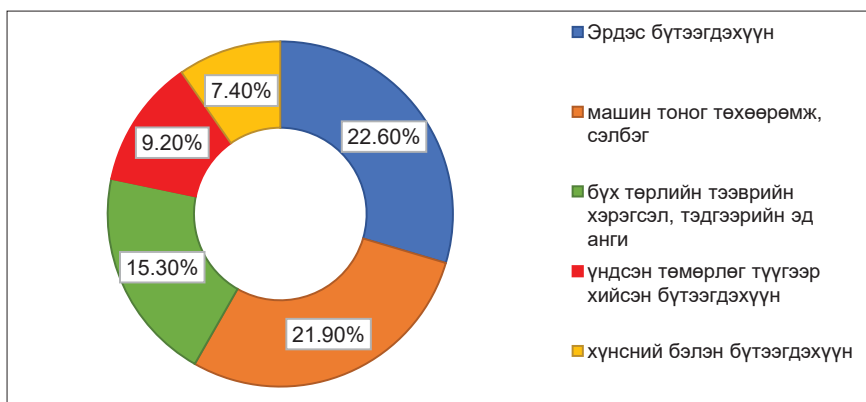


Зураг 1: Импортын гол түнш улсууд, дүнд эзлэх хувь 2018 он

Хөрш орнуудаас импортлон оруулж буй энэхүү 63,1 хувь нь чингэлэг болон задгай ачаа хэлбэрээр төмөр зам, авто замаар тээвэрлэгддэг бол импортын 36,9 хувийг эзэлж буй бусад бараа бүтээгдэхүүн ихэнхдээ чингэлгээр, БНХАУ-ын боомтуудаар дамжин Монгол Улсад төмөр зам, авто замаар тээвэрлэгдэн орж ирж байна.

Үүнд: Автомашин, тоног төхөөрөмж, сэлбэг хэрэгсэл, гэр ахуйн цахилгаан бараа, холбооны төхөөрөмж болон хүнсний бүтээгдэхүүн орно.

Монгол Улсын импортын гол нэрийн барааны бүтээгдэхүүний төрлийг Зураг 2-т харуулав.



Зураг 2: Импортын гол нэрийн барааны бүтэц, дүнд эзлэх хувь /2018 он/

Чингэлэг тээвэр ашиглан Монгол улсад импортлогдож буй бараа бүтээгдэхүүний дийлэнх нь БНХАУ-ын боомтуудаар дамжин орж ирдэг ба гол төлөв Тяньжин боомтоор дамжин өнгөрч байна.

ХОЁРДУГААР БҮЛЭГ

ИМПОРТЫН ЧИНГЭЛЭГ ТЭЭВЭР

Урд хөрш болон гуравдагч орнуудаас транзитаар тээвэрлэгдэн ирж буй чингэлэг тээврийн ачааны хэмжээ жил ирэх тусам өсөж байгаа үзүүлэлтийг УБТЗ²-аас гаргасан статистик мэдээнд тусгагдсаныг дор харуулав.

Хүснэгт: Замын-Үүд дэх шилжүүлэн ачих ангийн чингэлэг боловсруулалтын мэдээ 2013-2018 он

№	Ачааны төрөл	Хэмжих нэгж	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1	Шилжүүлэн ачилтаар	вагон	40070	31983	19748	22943	29073	28315
		чингэлэг	57191	44818	23109	31686	38432	41930
		мян.тн	804.1	656.7	370.1	420.7	519.5	303.7
2	Транзит	вагон	1008	2458	3705	4808	13598	26400
		чингэлэг	42	221	2170	4658	15709	34999
		мян.тн	49.4	135.2	132.3	159.8	364.6	249.6
Дүн		вагон	45362	42035	36032	34965	42962	56877
		чингэлэг	64128	53897	43861	44865	54606	76929
		мян.тн	900.5	857.7	700.2	660.4	887.3	599.9

Дээрх үзүүлэлтээс харахад манай улсын чингэлэг тээврийн эргэлт 2013-2015 онуудад тогтмол буурч байсан хэдий ч сүүлийн жилүүдэд буцаад өсөж байна.

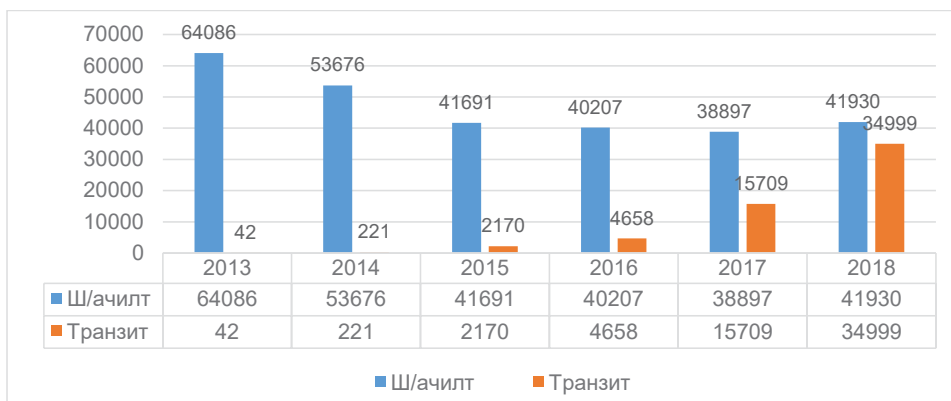
НҮБ-ын Ази, Номхон далайн орнуудын эдийн засаг, нийгмийн комиссоос 2019 онд гаргасан судалгаанаас харахад Монгол Улс бүс нутгийн хэмжээнд транзит тээврийг хөнгөвчлөх чиглэлд сүүлийн хоёр жилд ихээхэн ахиц гаргасан гэж дүгнэсэн байна. Транзит тээврийг боловсруулсан үзүүлэлтээрээ бүс нутгийн дунджаас өндөр гэж гарчээ.

Шилжүүлэн ачих ангиар ачигдсан чингэлгийн тоог Зураг 3-т харуулав.

Энэхүү зурагт цэнхэр өнгөөр тэмдэглэгдсэн шилжүүлэн ачилт гэсэн ангиллын дор Монгол Улсын импортын бараа бүтээгдэхүүнийг дүрслэн харуулав.

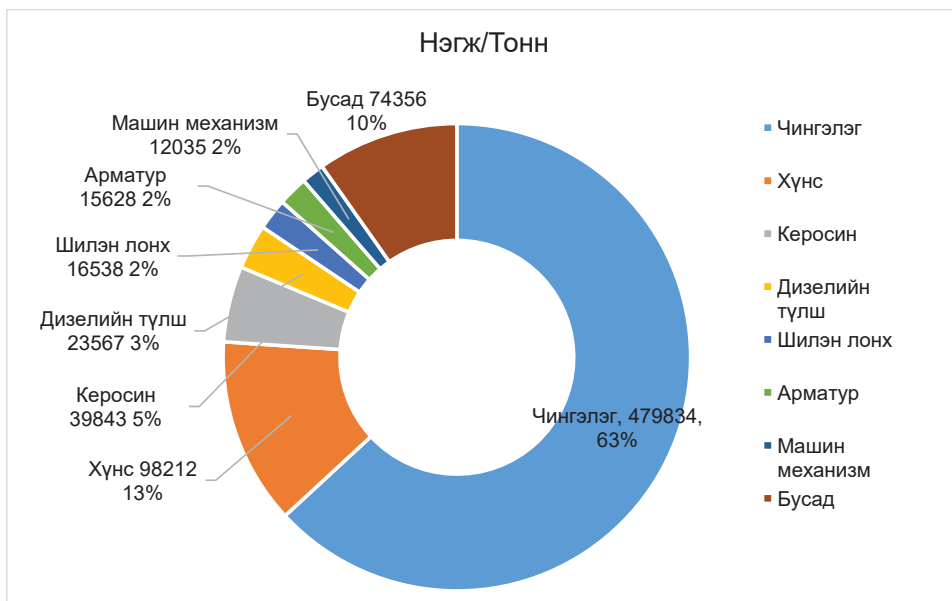
Харин шар өнгийн багана бол манай улсын нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрч буй бусад улсын ачаа барааны урсгал юм.

² Улаанбаатар Төмөр зам Хувь нийлүүлсэн нийгэмлэг



Зураг 3: Замын-Үүд дэх шилжүүлэн ачих ангийн 2013-2018 онд ачсан чингэлэгийн тоо

Монгол Улсад 2018 онд Замын үүд боомтоор орж ирсэн нийт импортын ачаа бараанд эзэлж буй чингэлгийн ачааны хэмжээ ба задгайгаар болон төрөлжсөн танкер ашиглан тээвэрлэгдсэн бараа бүтээгдэхүүний төрлийг тонноор илэрхийлсэн дүн болон нийт импортын бараанд эзлэх хувь хэмжээг дор Зураг 4-т задлан харуулав.



Зураг 4: Замын-Үүд боомтын боловсруулсан импортын ачааны бүтэц, хэмжээ (тн.) 2018 он

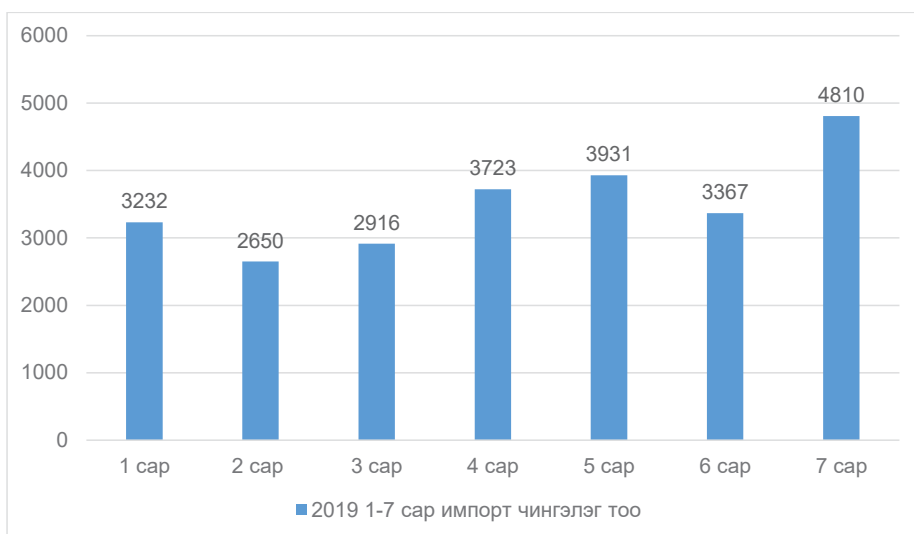
Голлох бараа бүтээгдэхүүнийг БНХАУ, ОХУ-аас чингэлэг тээврээр импортолдог бол гуравдагч орноос чингэлэг ашиглан тээвэрлэж буй

импортын бараа бүтээгдэхүүний дийлэнх ньТяньжин боомтоор дамжин Монгол Улсад ирдэг.

Замын-Үүд боомтоор 2018 онд 764.2 мян.тонн импортын ачаа бараа тээвэрлэсэн статистик мэдээ байна. Үүний 479.8 мян.тонн буюу 63 хувийг чингэлгийн тээвэр дангаар эзэлж байна.

Бусад төрлийн ачаанд цемент 119 тонн, тоног төхөөрөмж 347 тонн, шил 4455 тонн зэрэг ачаа байгааг дээрх зурагт тодорхой харуулжээ.

Монгол Улсад 2019 онд 160 улсын импортын бараа бүтээгдэхүүн чингэлэгт ачигдан Тяньжин боомтоор дамжин Замын-Үүд боомт дээр ирсэн байна. Импортоор оруулж буй чингэлгийн тоо хэмжээг оны 7 сарын байдлаар Зураг 5-аас харна уу.



Зураг 5: 2019-7 сар импорт чингэлэг тоо

УБТЗ ХНН-ээс гаргаж өгсөн энэхүү статистик мэдээнээс харахад 2019 оны эхний 7 сарын байдлаар сард дунджаар 20 тонн болон 40 тонны 2600-4800 ширхэг чингэлэг импортоор оруулсан байна.

Эдгээр чингэлгүүд нь аль улсаас хэчнээн хэмжээний чингэлэг ирдэг талаарх нарийн статистик мэдээлэл гаргадаг байгууллага манай улсад байхгүй байна.

Иймээс ГЕГ-аас гаргадаг статистик мэдээлэлд бараа, бүтээгдэхүүний импортын хэмжээг килограммаар тооцон оруулсан байдаг тул энэхүү мэдээллийг ашиглан БНСУ-аас 2018 онд импортоор оруулсан бараа, бүтээгдэхүүн хэдэн TEU болсон талаарх баримжааг гаргахыг оролдож үзье. Тооцоолол хийхэд ойлгомжтой байх зорилгоор 20 TEU буюу (20 тн) даац бүхий чингэлгийг нэгж болгон ашиглана. Чингэлэг тус бүрт дээд тал нь 18

тоннын ачаа байхаар тооцоолон гаргав.

Жич: Эдгээр тоог баримжаалан гаргасан тул БНСУ-аас импортолсон барааны чингэлгийн тоог нарийвчлан илэрхийлэхгүй болохыг анхаарна уу.

Хүснэгт 2: БНСУ-ын импортын гол нэр төрлийн бараанууд

№	Барааны код	Барааны нэр	Хэмжих нэгж	2018 он	
				Тоо	Чингэлэг 20 тн
1	0805	Жүржийн төрлийн жимс	кг	123,038.0	424392 кг буюу 23 чингэлэг
2	0808	Алим, лийр	кг	39,465.0	
3	1006	Цагаан будаа	кг	63,483.1	
4	1507	Шар буурцагны тос	кг	101,300.1	
5	1515	Бусад ургамлын тос (химийн хувиргалт хийгээгүй)	кг	47,939.6	
6	17019910	Элсэн чихэр	кг	293,915.2	
7	1905	Талх, амтлаг гурилан зүйлс	кг	282,368.0	
8	2203	Шар айраг	л	1,873,183.7	94 Чингэлэг
9	2208	Ликер, виски, коньяк, архи	л	69,840.0	
10	27101950	Тослох материал, бусад тос	кг	8,160,246.4	500 чингэлэг
11	3004	Тун хэлбэрт савлагдсан эмүүд	кг	230,746.0	
12	3401	Саван	кг	187,238.5	
13	34022010	Угаалгын нунтаг	кг	361,376.6	
14	3923	Боодлын хуванцар хайрцаг, сав, таглаа	ш	40,040,161.0	987.2 чингэлэг
15	39232100	Хуванцар шуудай болон уут	ш	10,404,935.0	206.3 чингэлэг
16	73089000	Лист төмөр	кг	1,113,043.1	618 чингэлэг
17	8421	Хатаагч шингэн буюу хийг шүүх цэвэрлэх төхөөрөмж	ш	253,281.0	
18	8481	Шугаман хоолой, уурын тогоо, бусад савны кран, клапан, тоноглол	ш	74,106.0	
19	8702	Нийтийн тээврийн моторт хэрэгсэл	ш	930.0	задгай
20	8703	Суудлын автомашин	ш	2,096.0	524 чингэлэг
21	8704	Ачааны автомашин	ш	10,719.0	5359 чингэлэг
22	8708	Тээврийн хэрэгсэл, хөнгөн ба ачааны тэрэгний сэлбэг, эд анги	ш	68,363.0	
23	9403	Бусад мебель ба түүний эд анги.	ш	30,575.0	

(Хүснэгт 2-т зарим нэр төрлийн бараа бүтээгдэхүүнийг харуулаагүй боловч тооцоололд орсон болно.)

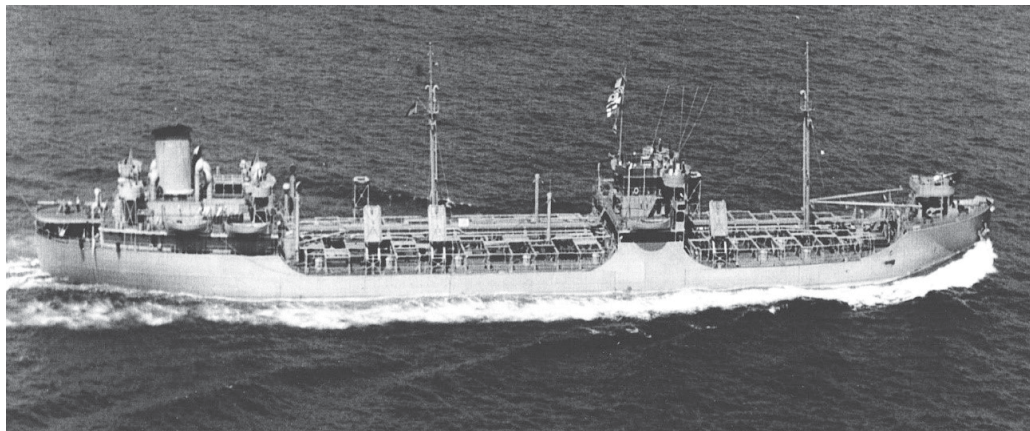
Өнгөрсөн 2018 онд БНСУ-аас орж ирсэн нийт бараа бүтээгдэхүүнийг ийнхүү 20 тонны чингэлэгт хувирган тооцоолоод 12 сард хуваавал нэг сард дунджаар 400-800 TEU чингэлэг импортоор оруулж ирж байгаа нь харагдаж байна.

Гэсэн хэдий ч тус улсаас импортоор оруулж ирж буй бараа, бүтээгдэхүүн нь улирлын хэлбэлзэлтэй, сар бүр харилцан адилгүй байх ба хавар, зуны дулаан улиралд өсөлттэй, өвлийн саруудад буурсан үзүүлэлттэй байна.

ГУРАВДУГААР БҮЛЭГ

ЧИНГЭЛЭГ ТЭЭВРИЙН ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ АЯЛЛЫН ЗАРДЛЫН ТООЦООЛОЛ (CONTAINER VESSELS)

Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны түүхийг авч үзвэл, Malcom McLean Америкийн бизнесмен 1956 оны 4 сарын 26-ны өдөр SS **Ideal-X**^{Зураг 5} задгай ачааны хөлөг онгоцыг засаж өөрчлөн 33 тоннын 58 чингэлэг ачин New Jersey хотын Newark боомтоос Texas хотын Houston боомт руу аялалд гарснаар чингэлэг тээврийн эрин зуун эхэлсэн түүхтэй.



Зураг 5: SS Ideal X задгай ачааны хөлөг онгоц

Дэлхийн хоёрдугаар дайны үед буюу 1956 -1968 онуудад ашиглагдаж байсан байлдааны онгоц, задгай болон хуурай ачааны хөлөг онгоцыг засаж өөрчлөн чингэлэг тээвэрлэх үйл ажиллагаа явуулдаг байсан бөгөөд 1968 оноос эхлэн зориулалтын чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц ашиглах болов.

Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны даац, оврыг жил ирэх тусам улам нэмэгдүүлсээр байгаа бөгөөд ингэснээр нэг чингэлэгт оногдох тээвэрлэлтийн зардал буурч, өрсөлдөх чадвар нэмэгддэг. Түүнчлэн байгаль орчин эерэг нөлөө үзүүлнэ.

Өнөөдөр дэлхий дээр байгаа хамгийн том чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц 1300 фут буюу ойролцоогоор 400 метр урттай, хөдөлгүүр 2300 тонн жинтэй бөгөөд сэнс нь дангаараа 130 тонн жинтэй байна.

Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц сүүлийн 50 жилд хэрхэн өөрчлөгдөж хувирсныг Хавсралт I –ээс үзнэ үү.

Судалгаа хийх явцад далайн тээврийн нэг удаагийн аялал гэсэн ойлголтонд тодорхой нэг чиглэлд очоод буцаж ирэх буюу ирэх, очих 2 талын аяллыг хамруулан томъёолох байдал ажиглагдаж байна.

Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны үйл ажиллагаа явуулахын тулд аяллын маршрут төлөвлөх, тогтсон хуваарийн дагуу аялалд гаргах, зах зээлийн багтаамжийг тодорхойлох, аяллын болон үйл ажиллагааны зардлыг тооцоолох зэрэг нарийн үйл ажиллагаануудыг хийж гүйцэтгэдэг байна.

Хавсралт II–оос хөлөг онгоцны багтаамжийн үзүүлэлт болон нэг удаагийн аяллын задаргааг үзнэ үү.

Хавралт II-т тусгагдсан хөлөг онгоцны багтаамж тус бүрийн үзүүлэлт болон нэг удаагийн аялалд гарах зардал зэрэг мэдээлэл дээр үндэслэн 1200 TEU-11000 TEU хүртэлх чингэлгийн даац бүхий 6 төрлийн хөлөг онгоцны нэг удаагийн аялалд гарах зардлын хэмжээ болон олох ашгийн хувь хэмжээг Хүснэгт №4-т тооцоолон харуулахыг оролдов.

Хүснэгт 4: Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны /Нэг удаагийн аяллын зардал \$000/

Хөлөг онгоцны хүчин чадал /TEU/	1200 /TEU/	2600 /TEU/	4300 /TEU/	6500/ TEU/	8500 /TEU/	11000/ TEU/
1. Хөлөг онгоцны аяллын зардал / \$000 /						
Үйл ажиллагааны зардал	179	206	207	232	265	307
Капиталын зардал	343	616	824	1134	1485	1896
Түлшний зардал	426	696	1139	1562	1662	1734
Боомтын зардал	154	203	245	301	420	455
Нийт зардал	1,102	1,721	2,415	3,229	3,832	4,392
Хөлөг онгоцны нийт зардлын дүнд эзлэх хувь	54%	46%	42%	39%	37%	34%
2. Чингэлэгтэй холбоотой гарах зардал						
Чингэлэг нийлүүлэх зардал	32	65	104	162	225	314
Чингэлгийн засвар, үйлчилгээний зардал	34	74	123	185	242	314
Нийт чингэлгийн зардал	66	139	227	347	467	628

Хөлөг онгоцны нийт зардлын дүнд эзлэх хувь	4%	4%	4%	4%	4%	5%
3. Захиргааны зардал						
Нэг удаагийн аяллын захиргааны зардал	146	317	524	792	1036	1341
Хөлөг онгоцны зардлын нийт дүнд эзлэх хувь	7%	9%	9%	10%	10%	10%
4. Чингэлгийг боомт дотор тээвэрлэх, хөлөг онгоцонд ачих, буулгах зардал						
Терминалын чингэлэг ачих зардал	301	652	1078	1630	2132	2759
Хөргүүртэй чингэлэг хөргөх зардал	11	23	39	59	77	99
Боомтод олон төрлийн тээвэр ашиглан тээвэрлэх зардал	343	744	1230	1859	2431	3146
Ачааны нэхэмжлэл	47	101	168	254	332	429
Нийт зардал	713	1544	2553	3860	5047	6532
Хөлөг онгоцны нийт зардлын дүнд эзлэх хувь	35%	41%	45%	47%	49%	51%
5. Нийт аяллын зардал=(1+2+3+4)						
Нийт аяллын зардлын хэмжээ	2,027	3,721	5,719	8,229	10,382	12,892
Нийт орлогод эзлэх зардлын хувь хэмжээ	90%	76%	71%	68%	65%	63%
6. Аяллын орлого						
Нэг чингэлэг тээвэрлэх үнэ (Хүрэх чиглэл хүртэлх аялал)	1,750	1,750	1,750	1,750	1,750	1,750
Нэг чингэлэг тээвэрлэх үнэ (Буцах чиглэлд)	750	750	750	750	750	750
Нийт орлого (Хүрэх чиглэл буюу зүүн тийш чиглэсэн аялал)	1,890	4,095	6,773	10238	13,388	17,325
Нийт орлого (Буцах чиглэл буюу баруун тийш чиглэсэн аялал)	360	780	1,290	1,950	2,550	3,300
Нийт аяллын орлого	2,250	4,875	8,063	12188	15,938	20,625
7. Нийт ашиг /алдагдал/						
Нийт ашиг /\$000/	223	1,154	2,344	3,959	5,555	7,733
Нийт ашгийн дүнд эзлэх хувь	10%	24%	29%	32%	35%	37%

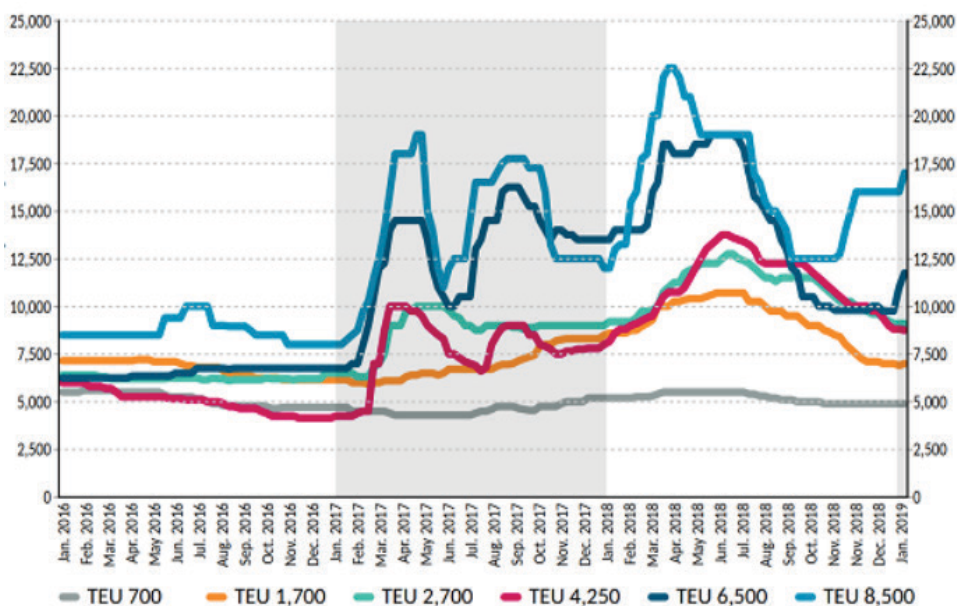
Эх сурвалж: *Maritime economics 3rd edition Martin Stopford 2009 он*

“Long sea” буюу Холын аяллын үед чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны хүчин чадал, хөлөг онгоцны хурд зэргээс хамаарч хөлөг онгоцны нийт зардал нь олох боломжит орлогын 63-90 хувийг эзэлж байна. Хөлөг онгоцны хүчин чадал нэмэгдэх тусам нэгж чингэлэгт оногдох зардал буурч ашгийн хэмжээ өсөж байгаа нь харагдаж байна.

Ингэснээр 1200 TEU даац бүхий хөлөг онгоцтой харьцуулахад 2600 TEU даацтай чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц харьцангуй хямд үнийг санал болгох боломжтой харагдаж байна.

Хөлөг онгоц худалдаж авах болон шинээр бариулахад их хэмжээний хөрөнгө мөнгө шаардлагатай болох тул чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцыг түрээслэх замаар далайн тээврийн үйл ажиллагаанд оролцох явдал түгээмэл байна. Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц түрээслэх зардлыг Зураг 7-гоос харна уу.

Зураг 7 :Хөлөг онгоц түрээслэх зардал 2016 – 2019 оны 1 сар хүртэл (өдөрт/доллар)



Эх сурвалж: www.hellenicshippingnews.com

Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц түрээслэх цагаас эхлэн далайн тээврийн аялалд гарах бүх зардлыг түрээслэгч тал хариуцах бөгөөд нийт аяллын зардал дээр түрээсийн зардлыг нэмж тооцно.

Чингэлэг тээврийн түрээсийн зардлыг харвал 700 TEU хүртэлх даац бүхий хүчин чадал багатай хөлөг онгоцны түрээсийн зардал саарал шугамаар дүрслэгдсэн байгаа ба 2016-2019 оны хооронд харьцангуй тогтмол байгааг дээрх графикаас харж болно. Учир нь дээр үзүүлсэн харьцуулалтаас харахад хөлөг онгоцны даац бага байх тусам нэгж чингэлэгт оногдох зардлын хэмжээ их буюу ашиггүй байгаа юм.

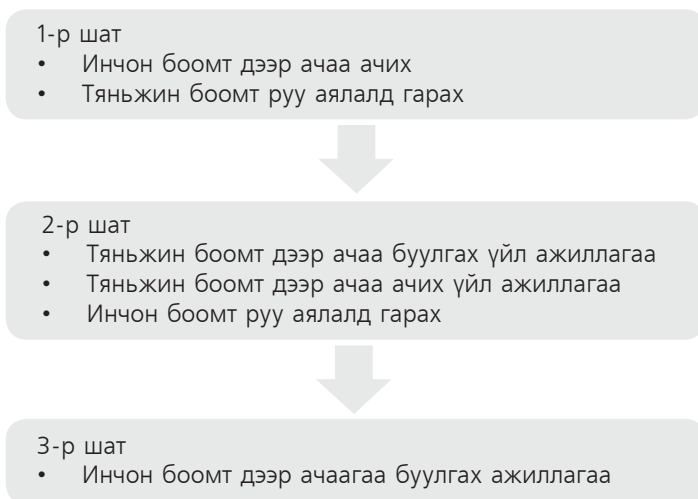
ДӨРӨВДҮГЭЭР БҮЛЭГ

БНСУ-ЫН ИНЧОН БООМТООС БНХАУ-ЫН ТЯНЬЖИН БООМТ ХҮРТЭЛ ЧИНГЭЛЭГ ТЭЭВРИЙН ХӨЛӨГ ОНГОЦ ТҮРЭЭСЛЭХ ЗАРДЛЫН ТООЦООЛОЛ

Аяллын маршрут:

Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны аяллын үйлчилгээ нь БНСУ-ын Инчон боомтоос БНХАУ-ын Тяньжин боомт руу ирж буцах 2 үе шатаас бүрдэнэ. Инчон боомтоос Тяньжин боомт дээр ирсэн хөлөг онгоц ачаагаа буулгасны дараа, тэндээс өөр ачаа олж ачуулан БНСУ- руу тээвэрлэн Инчон боомт дээр ачаагаа буулгаснаар нэг удаагийн аялал дуусгавар болдог. Аяллын үе шатыг дор харуулав.

Аяллын маршрутын бүтэц:



Зураг 8: Аяллын маршрутын бүтэц



Зураг 9: Аяллын маршрутын бүтэц

Боомтуудын хоорондох зай: 985 км; нийт 1950 км
Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны хурд: 15 кнот; 7.71 м/с
Нийт далайн тээвэрт зарцуулах хугацаа: 1 чиглэлдээ 3 хоног нийт: 6 хоног
Далайн боомт дээр зарцуулах хугацаа: Ачиж/буулгах хугацаа тус бүр 2 хоног
Боомт бүрт нийт: 4 хоног
Нэг удаагийн аялалд зарцуулах хугацаа: 14 хоног (дунджаар)

Аялалд гарах чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц:

Манай улсад БНСУ-аас нэг сард импортоор орж ирж буй чингэлэг тээврийн ачааны урсгалыг харвал 400-800 TEU байгаа бөгөөд Зураг №10-т тусгагдсан 707 TEU даац бүхий "ФЕСКО НОВИК" чингэлэг тээврийг түрээслэх боломжийг судалж үзлээ. Үүнд: хөлөг онгоцны аялал, түрээсийн зардлын урьдчилсан тооцоолол орсон болно.

Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцыг Зураг №10-т тусган харуулав.



Зураг 10: Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц "ФЕСКО НОВИК"

Эх сурвалж: www.fesco.ru

Чингэлэг тээврийн "ФЕСКО НОВИК" хөлөг онгоцны танилцуулга:

Ерөнхий мэдээлэл:

1. Үйлдвэрлэсэн он: 2004
2. Үйлдвэрлэсэн газар: ХБНГУ
3. Хүчин чадал: Хоосон чингэлэг 707 TEU
4. Далбаа: Орос
5. Дуудлага тэмдэг: УССЈ

Тодорхой мэдээлэл:

1. Хөлгийн нийт урт: 133.58 метр
2. Перпендикуляр хоорондын урт: 126.80 метр
3. Хөлөг онгоцны суултын гүн: 9.45 метр

4. Хөлөг онгоцны даац: 8505,0 тонн
 5. Хөлөг онгоцны хурд: 15 knot; 7.71 м/с
 6. Хүчин чадал TEU: 707 (урд хэсэг-204; хойд хэсэг+үндсэн тавцан - 503)
 7. Ачаатай чингэлэг ачих хүчин чадал 14 тонн: 390 TEU
 8. TEU + FEU (40'): 2 + 313 (FEU: урд хэсэг-70; хойд хэсэг+үндсэн тавцан – 243)
 9. Хөргүүртэй чингэлэг: 150
- Өдөр тутмын түлшний хэрэглээ
1. Heavy fuel Oil (HFO) – RME 380 – DMA
 2. Зуурамтгай чанар 380 6.0
 3. Далайн тээвэрт зарцуулах түлш - RME 380 – 22 тонн/өдөрт
 4. Далайн боомт дээр зарцуулах түлш - RME 380 – 0,75 тонн/өдөр
DMA – 0,7 тонн/өдөр
 5. Далайн боомт дээр зарцуулах түлш (сул зогсолт) - RME 380 – 0,75 тонн/өдөр
DMA – 0,7 тонн/өдөр

Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны зардлын бүтэц:

Далайн тээврийн зардлыг *тогтмол* болон *хувьсах* зардал гэж ангилдаг. Тогтмол зардлыг дотор нь *үйл ажиллагааны* болон *капиталын* зардал гэж хуваах ба инфляци, бодлогын өөрчлөлт гэх мэт гадны нөлөөллийн улмаас мэдэгдэхүйц өөрчлөлт ороогүй тохиолдолд тогтмол хэвээр байна.

Аяллын зардал нь хувьсах зардалд хамаарах ба хөлөг онгоц ачаа бараа тээвэрлэн үйл ажиллагаа явуулах үед гарна.

Хувьсах зардал нь аялал бүрийн чиглэл, очиж үйлчлүүлэх боомтын төрөл, зогсоолын зай талбай болон бусад ачаа тээвэрлэх үйл явцаас хамааран тогтмол өөрчлөгдөж байдаг.

Хүснэгт 6: Хөлөг онгоцны зардлын бүтэц:

ТОГТМОЛ ЗАРДАЛ		ХУВЬСАХ ЗАРДАЛ	
Үйл ажиллагааны зардал	Капиталын зардал	Боомтод суурилсан зардал	Аяллын зардал
Багийн цалин	Капитал	Ачаа ачих / буулгах	Түлшний зардал
Даатгал	Брокерын зардал	Боомтын төлбөр	Сувгийн хураамж
Эд анги			
Тослох материал			
R&M			
Нөөц			
Менежмент			
Захиргааны зардал			

ТОГТМОЛ ЗАРДАЛ

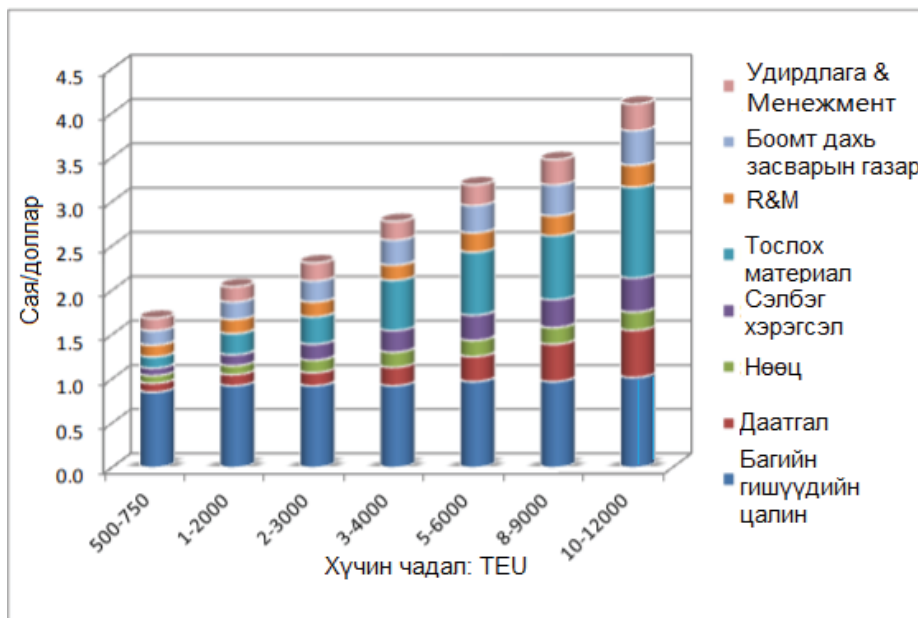
Үйл ажиллагааны зардал:

Үйл ажиллагааны зардал нь чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны өдөр тутмын үйл ажиллагаанаас үүсэх зардал дээр суурилна. Үйл ажиллагааны зардалд дараах 8 төрлийн зардал багтаж байгааг Зураг 11-т харуулав.

Зураг 11-т үзүүлснээр 500-750 TEU хүчин чадалтай чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц жилд 1,6 сая ам.долларын зардал гаргаж байна.

Энэхүү тогтмол үйл ажиллагааны зардлыг нэг өдөрт шилжүүлэн тооцож үзэхэд хоногт 4385 ам.долларын зардал гарч байгаа нь хөлөг онгоцны бизнес ямар өндөр өртөг, зардалтай болохыг харуулж байгаа юм.

Инчон боомтоос – Тяньжин боомт хүрэх аяллын маршрутын үйл ажиллагааны зардлыг тооцоолохын тулд дээрх дундаж зардал болон ижил төстэй чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны дундаж зардал, бусад Short sea буюу богино зайн далайн аялалд тээвэрлэлт хийдэг хөлөг онгоцнуудтай харьцуулан тооцож үзсэн ба өдөрт **4000** ам.долларын зардал гарахаар байна.



Зураг 11: 500-12000 TEU хүчин чадалтай чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны жилийн үйл ажиллагааны зардлын график

www.internationaltransportforum.org

Капиталын зардал: “Хөлөг онгоцыг угсарснаас хойш капиталын зардал нь бодит үйл ажиллагаанд шууд нөлөөлөхгүй боловч заавал төлөх хэрэгтэй

үүрэг даалгавар” гэж эрдэмтэд тодорхойлсон байдаг (Martin Stopford (2009)).

Капиталын зардал нь хөлөг онгоцны өөрийн үнэ өртөг, түүнд ногдуулсан элэгдлийн хугацаа (жилээр) болон моргаж зээлийн хүүгийн түвшингээс хамаардаг байна. Элэгдлийн зардлыг 20 жилийн хугацаатайгаар хорогдуулан тооцдог бөгөөд 700 TEU хүчин чадалтай чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны дундаж элэгдлийн зардал өдөрт **\$5000** доллар байдаг байна.

ХУВЬСАХ ЗАРДАЛ

Боомтын зардал: Боомтын үйлчилгээний тариф нь харилцан адилгүй байх ба олон төрлийн үйлчилгээний зардлыг өөртөө шингээж байдаг. Боомтын үйлчилгээний зардлуудаас бидний авч үзэж буй чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцонд шууд хамаарах зардал бол ачих/буулгах зардал байна.

- Тяньжин боомтод чингэлэг ачих/буулгах зардал 50\$ доллар
- Инчон боомтод чингэлэг ачих/буулгах зардал 60\$ доллар
- Нийт аяллын хугацаанд гарах чингэлэг ачиж буулгах зардлыг хүснэгт 8-д харуулав.

Хүснэгт 8: Чингэлэг ачих/буулгах зардал

БООМТЫН ЗАРДАЛ	
Инчон боомт дээр ачих зардал (TEU 390)	\$ 23,400
Тяньжин боомт дээр буулгах зардал (TEU 390)	\$ 19,500
Тяньжин боомт дээр ачих зардал (TEU 390)	\$ 19,500
Инчон боомт дээр буулгах зардал (TEU 390)	\$ 23,400
НИЙТ ЗАРДАЛ (TEU 1560)	\$ 85,800

Эх сурвалж: www.ontime-express.com /Инчон боомт/
Монголын тээвэр зуучийн компани /Тяньжин боомт/

Түлшний зардал: Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц нь далайн тээврийн үйл ажиллагаа явуулахад Fuel Oil (FO) 380 болон Diesel Oil (DMA) гэсэн 2 төрлийн түлш хэрэглэдэг байна. FO болон DO түлшний дэлхийн зах зээлийн үнийг Хүснэгт 9-т харуулав.

Хүснэгт 9: Зах зээлийн дундаж үнэ /2019.10.24-ний байдлаар/

ЗАХ ЗЭЭЛИЙН ДУНДАЖ ТҮЛШНИЙ ҮНЭ			
№	Нэр	FO (RME380)	DO(DMA)
1.	Дэлхийд эхний 20-д багтдаг боомт дээрх дундаж үнэ	368.50	646.50
2.	Эхний 4 боомт дээрх түлшний дундаж үнэ	324.50	615.50
3.	Дэлхийн зах зээлийн дундаж үнэ	399.00	695.50
4.	БНХАУ-ын боомтууд дээрх түлшний үнэ	413.00 ¹	636.3 ²

Эх сурвалж: www.shipandbunker.com

www.100ppi.com

www.nengyuan.huangye88.com

Хүснэгт 9-ээс харахад дэлхийн зах зээл дээрх далайн тээврийн хөлөг онгоцонд ашиглагддаг түлшний дундаж үнээс Хятадын зах зээлийн түлшний үнэ хамаагүй үнэтэй байгааг харж болно. БНСУ болон БНХАУ-ын хооронд далайн тээвэрлэлт хийхээр зорьж гаргасан энэхүү судалгаандаа БНХАУ-ын боомт дээрх түлшний үнийг сонгон авсныг хүснэгт 10-т тусган харуулав.

Хүснэгт 10: Нэг удаагийн аялалд шаардагдах түлшний зардлын задаргаа

ЗАРДЛЫН ЗАДАРГАА			
	Өдөр	FO (RME380)	DO(DMA)
Инчон-Тяньжин	3	22 тонн/өдөрт	0
Тяньжин-Инчон	3	22 тонн/өдөрт	0
Инчон боомт дээр	4	0,75 тонн/өдөр	0,7 тонн/өдөр
Тяньжин боомт дээр	4	0,75 тонн/өдөр	0,7 тонн/өдөр
Нийт	14	138 тонн/өдөр	5,6 тонн/өдөр
ТҮЛШНИЙ ЗАРДАЛ			
Түлш		Үнэ	Нийт үнэ
FO (RME380)	14 хоногт- 138 тонн	\$ 413 ¹	\$ 56,994
DO(DMA)	8 хоногт – 5,6 тонн	\$ 636 ²	\$ 3,561
НИЙТ ТҮЛШНИЙ ЗАРДАЛ			\$ 60,555

НИЙТ ЗАРДЛЫН ЗАДАРГАА

Хүснэгт 11: Нэг удаагийн аялалд гарах нийт зардлын задаргаа

НИЙТ АЯЛЛЫН ЗАРДАЛ	
ТОГТМОЛ ЗАРДАЛ	
Үйл ажиллагааны зардал	\$ 4,000*14 хоног =56,000
Капиталын зардал	\$ 5,000*14 хоног =70,000
Нийт тогтмол зардал	\$ 9,000*14 хоног =126,000
ХУВЬСАХ ЗАРДАЛ	
Боомтын зардал (1560 TEU)	\$ 85,800
Түлшний зардал	\$ 60,555
Нийт хувьсах зардал	\$ 146,355
АЯЛЛЫН НИЙТ ЗАРДАЛ	\$ 272,355/14 = \$ 350
Хөлөг онгоц түрээсийн төлбөр (өдөрт 5000 ам.дол)	\$ 5000*14=\$ 70,000
АЯЛЛЫН НИЙТ ЗАРДАЛ+ТҮРЭЭСИЙН ТӨЛБӨР	\$ 342,355/14 = \$ 440

Нэг удаагийн аяллыг (Инчон – Тяньжин 7 хоног; Тяньжин – Инчон 7 хоног) 14 хоног байхаар тооцсон нь *Short sea shipping* буюу богино зайн аяллын хувьд урт хугацаандаа орох юм. Далайн тээврийн аяллын хоног буурах тусам нэг чингэлэгт ногдох далайн тээврийн зардал буурч байна.

1. Энэхүү судалгаанаас дүгнэж үзэхэд өөрийн хөлөг онгоцтой байх тохиолдолд 14 хоногийн аяллын хугацаанд нэг чингэлэгт ноогдох далайгаар тээвэрлэх зардал нь 350 ам.доллар болж байна. Харин түрээсийн зардлыг нэмж тооцвол нэг чингэлэгт ногдох далайн тээврийн зардал 440 ам.доллар буюу 90 ам.долларын зөрүү гарч байна.
2. Нийт аяллыг 7- 8 хоног байхаар тооцож үзвэл нэг чингэлэгт ногдох далайн тээврийн зардал 250 доллар болж буурна. Харин түрээсийн зардлыг нэмж тооцвол нэг чингэлэгт ногдох далайн тээврийн зардал 300 ам.доллар буюу 50 долларын зөрүү гарах юм. Нийт аяллын хоногийг ийнхүү 7 хоногоор бууруулж чадвал 100 долларын зөрүү гарч байгаа ба түрээсийн зардлыг нэмж тооцвол нэг чингэлэгт ногдох далайн тээврийн зардал даруй 140 доллараар бага болсныг харж болно.

Энэхүү хийсэн судалгааны үнийн үнэн бодит байдлыг шалгаж үзэх зорилгоор Монгол Улсын томоохон тээвэр зуучийн байгууллагуудад хандсан боловч зөвхөн далайн тээврийн үнийг салгах замаар үнийн задаргааг өгөх боломжгүй гэсэн хариу ирүүлсэн.

Жишээ нь: Инчон боомтоос Улаанбаатар хот дахь гүний боомт хүртэл 20 тоннын чингэлгийг Далай болон төмөр замаар дамжуулан тээвэрлэх үнийн саналыг Ландбридж компаниас авахад 1960 доллар гэж тооцсон. Энэхүү үнийг хийсэн судалгааны хүрээнд задлах гэж оролдож үзвэл дараахь байдлаар харуулж болно. Үүнд:

- Даатгал
- Инчон боомтоос Тяньжин боомт хүртэлх далайн тээврийн зардал
- Тяньжин боомтоос Улаанбаатар хотын гүний боомт хүртэлх төмөр замын зардал
 - Тяньжин боомтоос – Замын-Үүд боомт хүртэл \$ 1300 – 1350 доллар
 - Замын-Үүд боомтоос – Улаанбаатар Гүний боомт хүртэл \$ 400 (Чингэлэг хоосон буцаах тээврийн зардал багтсан 140\$)
- Чингэлэг бүрт гаалийн бүрдүүлэлтэд зориулан 3 хоногийн хугацаа олгогдох ба үүнээс хэтэрвэл хадгалалт + чингэлэг түрээсийн төлбөрт өдрийн 20тн 60 ам.доллар 40тн 120 ам.долларын торгууль тус тус ногдуулдаг.

- Импортын гаалийн бүрдүүлэлтийн гаалийн үйлчилгээ үнэгүй / Мэдүүлэг шивэлт, мэдүүлгийн хураамж, татвар зэрэг гарах бодит зардал ороогүй/ байна.

Эдгээр зардлуудыг тусад нь салгаж тооцоолж үзсэний үндсэн дээр далайн тээврийн зардал дунджаар **210-260 доллар** болж байна гэж үзлээ. БНХАУ-ын Далайн тээврийн компаниудын далайн тээврийн үнийн мэдээллийг дараах эх сурвалжуудаас авсан бөгөөд далайн тээврийн үнэ харилцан адилгүй байна.

1. 2019 оны 09 сарын 23-ны өдрийн ханшаар тооцвол Тяньжин боомтоос Инчон боомт хүртэл далайн тээврийн тариф 20 тонн чингэлэгт \$415 доллар

(天津[TIANJIN]到仁川[INCHON]海运费 \$ 415); Эх сурвалж:<http://www.yunfei89.com/>

2. 2019 оны 10 сарын 11-ний өдрийн зарлагдсан ханш: Тяньжин боомтоос Инчон боомт хүртэл далайн тээврийн тариф 20 тонн чингэлэг \$ 210 доллар

(天津[TIANJIN]到仁川[INCHON]海运费 \$ 210); Эх сурвалж: <http://www.taxi1972.com/cn>

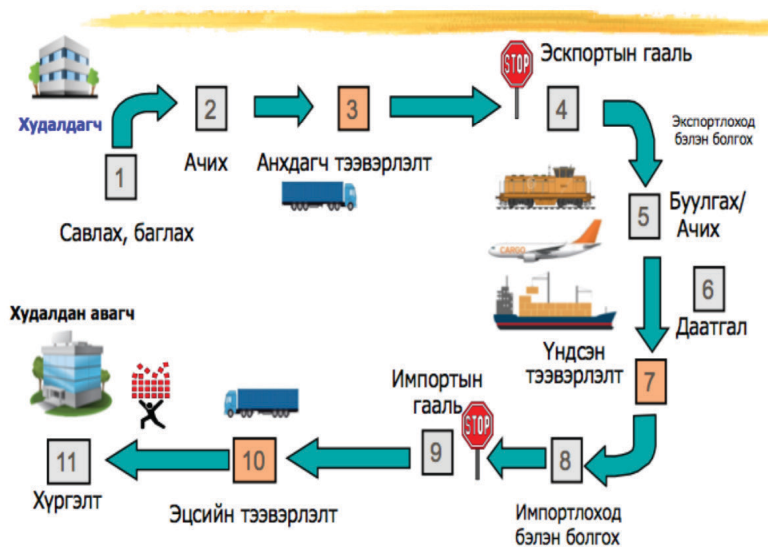
3. 2019 оны 10 сарын 30-ны өдрийн байдлаар Тяньжин боомтын далайн тээврийн үнийн индекст тусгагдсан ханш: Тяньжин боомтоос Инчон боомт хүртэл далайн тээврийн тариф 20 тонн чингэлэг \$ 175 доллар

(天津[TIANJIN]到仁川[INCHON]海运费\$ 175); Эх сурвалж: <http://www.tjtsi.pro/en/> байна.

ТАВДУГААР БҮЛЭГ

БҮГД НАЙРАМДАХ СОЛОНГОС УЛСААС УЛААНБААТАР ХОТ ДАХЬ ГҮНИЙ БООМТ ХҮРТЭЛХ ТЭЭВРИЙН МАРШРУТ, ТЭЭВРИЙН ҮНЭ

БНСУ-аас Монгол Улсад импортоддог бараа, бүтээгдэхүүнийг бүх төрлийн тээврийн хэрэгслийн жишээн дээр Инчон боомтоос Улаанбаатар хотын гүний боомт хүртэл тээвэрлэх ерөнхий зураглал, маршрут, үнэ өртгийн судалгааг хийж гүйцэтгэснийг тээврийн хэрэгсэл тус бүрээр тооцоолон гаргасныг харуулав.



Эх сурвалж: Экспортыг дэмжих төсөл

Импортын барааны тээврийн үнийг тооцоолоход энгийн байх зорилгоор 20 TEU (20тн) даац бүхий чингэлэгт Авто машин болон Ачааны машин байхаар тооцоолов.

Инчон боомтоос-Улаанбаатар хот дахь гүний боомт хүртэлх тээврийн маршрут:

Инчон боомт - Тяньжин боомт - Эрээн боомт - Замын-Үүд -Улаанбаатар хот дахь гүний боомт хүртэлх дамжин өнгөрөх боомтуудыг сонгов.

1. Инчон боомтоос Тяньжин боомт хүртэлх далайн тээврийн зардлын

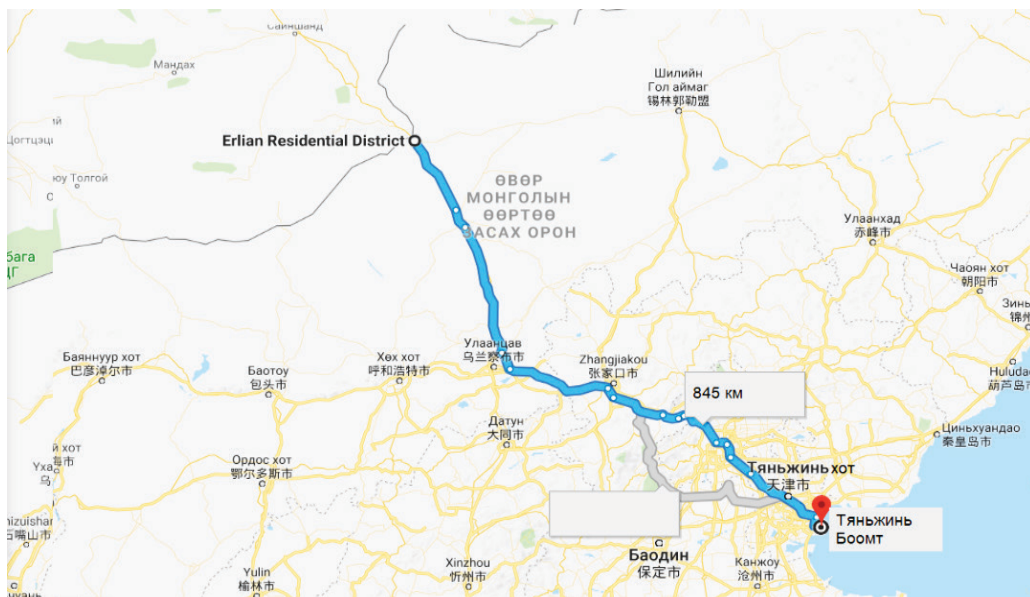
задаргаа: Тээвэрлэх зай: 985 км

- Хугацаа : 7 хоног
- Тээврийн хөлс: 210-260\$
- Чингэлэгт бэхлэх, ачих: 200\$
- Бичиг баримт бүрдүүлэлт: 50\$

- Боомтоос хөлөг онгоцонд ачиж буулгах: 50\$
- Автомашин боомт хүртэл тээвэрлэх: 100\$ (1-2 хоног)

2. Тяньжин боомтоос Эрэн боомт хүртэлх төмөр замаар тээвэрлэх зардал:

- Тээвэрлэх зай: 845 км
- Хугацаа : 4 хоног
- Тээврийн хөлс: 1300-1350\$
- Хөлөг онгоцоос боомтод буулгах: 50\$ - (1 хоног)
- Төмөр замд шилжүүлэн ачих: 30\$ - (1-2 хоног)



3. Замын-Үүд боомтоос Эрэн боомт хүртэл шилжүүлэн ачих тээврийн зардал:

- Тээвэрлэх зай: 6 км
- Хугацаа : 1 хоног
- Тээврийн зардал: 4\$
- Гаалийн бичиг баримт бүрдүүлэлт: 30\$

4. Замын-Үүд боомтоос Улаанбаатар хот дахь гүний боомт хүртэлх төмөр замын тээврийн зардал:

- Тээвэрлэх зай: 650 км
- Хугацаа : 4 – 6 хоног
- Тээврийн хөлс: 400 \$ (Чингэлэг хоосон буцаах тээврийн зардал багтсан 140\$)

5 Нийт зардал =2600\$

18-25 хоног

ДҮГНЭЛТ

Монгол Улсын далайн тээврийн салбарыг далайн тээвэрлэлт хийж гүйцэтгэх замаар хөгжүүлэх үйл ажиллагааны хүрээнд БНСУ-аас Монгол Улс руу тээвэрлэгдэх импортын ачаа барааг Монгол Улсын далайн тээврийн хөлгөөр тээвэрлэх нөхцөл боломжийн талаарх судалгаа хийлээ.

Нэгэнт Монгол Улсын эзэмшлийн хөлөг онгоц байхгүй тул Солонгосоос Монгол улс руу чиглэгдсэн чингэлэг тээврийн ачааны урсгалыг судлан үзсэний үндсэн дээр тохирох даацын хөлөг онгоцыг түрээслэх замаар ашиглах боломж байгаа эсэх, хэрэв ийм боломж байгаа бол эдийн засгийн үр ашигтай эсэхийг судлан холбогдох дүгнэлтийг гаргаж байна.

БНСУ-аас Монгол Улсад нэг жилд импортоор орж ирж буй чингэлгийн хэмжээ нь 4800-9600 байгаа нь нэг сард ойролцоогоор 400-800 TEU болох ба энэхүү ачааг нэг сард нэг удаа 707 TEU даац бүхий "ФЕСКО НОВИК" хөлөг онгоцоор тээвэрлэхээр бодолцон түрээс болон холбогдох нэг удаагийн аяллын зардлыг тооцоолсон болно.

Энэхүү судалгааг бодит ачааны урсгал гэхээсээ илүүтэй боломжит хэмжээн дээр тулгуурлан гаргасан ба энэхүү ачаа нь зөвхөн нэг талын буюу Монгол Улс руу тээвэрлэх ачаа юм. Гэтэл уг хөлөг онгоц Тяньжин боомт дээр ачаагаа буулгасны дараа тэндээс ямар ачаа олж буцах талаар мэдээллийг урьдчилан олох боломжгүй. Тиймээс нэг талдаа хоосон явах, эсхүл ачаанаас олдоцоос шалтгаалан Тяньжин боомтод 3-аас илүү хоног болох магадлал өндөр байна.

Судалгаанд дэлгэрэнгүй харуулсанчлан ийм бага багтаамжтай хөлөг онгоцоор тээвэрлэгдэх ачааны нэг чингэлэгт оногдох зардал хамгийн үнэтэй буюу 350 ам.доллар байх ба дээр нь чингэлгийн өдөр тутмын түрээсийн ногдох зардал 90 ам.доллар нэмэгдэж байна.

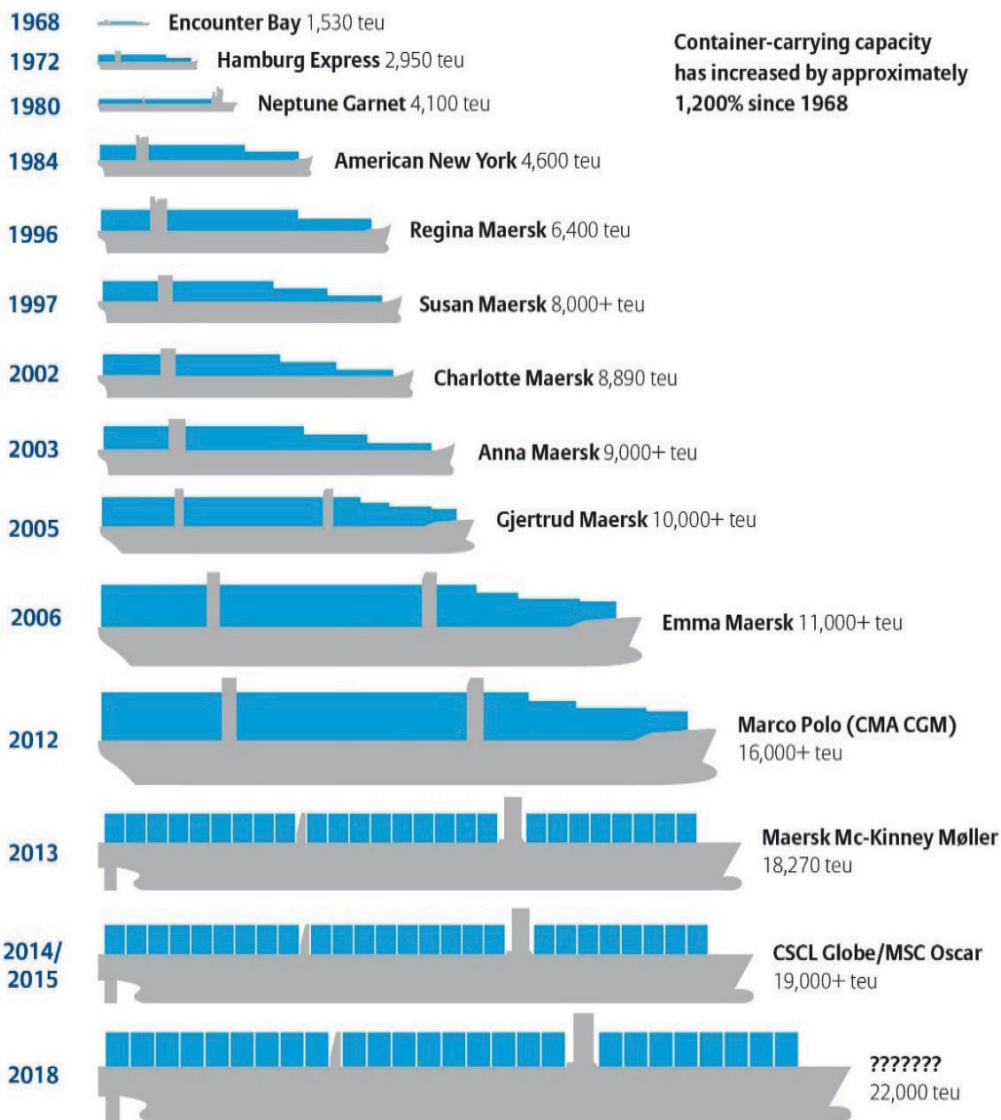
Монгол Улсын тээвэр логистикийн компаниудын нэг чингэлэгийн далайн тээврийн зардал ойролцоогоор 250 ам.доллар байх магадлал өндөр байгаа нь даруй 200-гаад ам.доллараар хямд байна.

Түүнчлэн БНСУ-аас Монгол Улс руу тээвэрлэгддэг импортын ачааг бид өөрийн түрээсийн хөлөг онгоцоор тээвэрлэж өртгийг хэмнэнэ гэдэгт найдах баталгаа байхгүй. Тээвэрлэхээр болсон ч тээврийн зардал өрсөлдөх чадваргүй байгааг дээрх дүгнэлтээс харж болно.

Эхний ээлжинд БНСУ-аас БНХАУ-ын Тяньжин боомт руу ирэх очих зардлын судалгааг БНСУ-аас Монгол Улсад далайгаар тээвэрлэгдэн ирж буй импортын чингэлэг тээврийг хамтарсан далайн тээврийн компаниар дамжуулан чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц түрээслэх замаар далайн тээврийн үйл ажиллагаанд оролцох нөхцөл боломж, чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцын нэг удаагийн аяллын зардлыг тооцоо лон гаргасан билээ.

ЧИНГЭЛЭГ ТЭЭВРИЙН ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ ХҮЧИН ЧАДЛЫН ӨСӨЛТ

50 years of Container Ship Growth



Graphic: Allianz Global Corporate & Specialty.
Approximate ship capacity data: Container-transportation.com

Эх сурвалж: www.worldshipping.org

ЧИНГЭЛЭГ ТЭЭВРИЙН ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ ҮЗҮҮЛЭЛТ БОЛОН НЭГ УДААГИЙН АЯЛЛЫН ЗАРДЛЫН ЗАДАРГАА

1. Хөлөг онгоцны ерөнхий үзүүлэлт						
Хөлөг онгоцны хүчин чадал / TEU/	1200 /TEU/	2600 /TEU/	4300 /TEU/	6500 /TEU/	8500 /TEU/	11000 /TEU/
Хөлөг онгоцны хурд / knots/ 1 кнот – 0.51444 м/с	18.3	20.9	23.8	25.2	25.5	25.5
Түлш царцуулалт тонн/өдөрт	42	79	147	214	230	240
Зогсоолоос зогсоол хүрэх хурд	17.4	19.9	22.6	23.9	24.2	24.2
Зогсоолоос зогсоол хүрэх түлш зарцуулалт тонн/өдөрт	36.3	67.7	126.2	183.2	197.2	205.8
2. Үйлчилгээний хуваарь						
Хоёр талын аяллын зай /км/	22530 км	22530 км	22530км	22530 км	22530км	22530 км
Аяллын хугацаанд дамжин өнгөрөх боомтууд	7	7	7	7	7	7
Далайн тээвэрт зарцуулах хугацаа /өдөр/	33.6 өдөр	29.4 өдөр	25.8 өдөр	24.4 өдөр	24.1 өдөр	24.1 өдөр
Далайн боомт дээр зарцуулах хугацаа /өдөр/	5.0	6.7	8.7	11.4	13.8	16.9
Нийт аяллын хугацаа /өдөр/	38.5	36.0	34.5	35.8	37.9	40.9
Жилд хийх аяллын тоо	9.5	10.1	10.6	10.2	9.6	8.9
3. Хөлөг онгоцны хүчин чадлын ашиглалт						
Хүрэх чиглэл буюу зүүн тийш чиглэсэн аяллын хүчин чадлын ашиглалт	90%	90%	90%	90%	90%	90%
Буцах чиглэл буюу баруун тийш чиглэсэн аяллын хүчин чадлын ашиглалт	40%	40%	40%	40%	40%	40%

Тээвэрлэх чингэлгийн тоо Хүрэх чиглэл/TEU/	1080	2340	3870	5850	7650	9900
Тээвэрлэх чингэлгийн тоо Буцах чиглэл/TEU/	480	1040	1720	2600	3400	4400
Нэг аялалд тээвэрлэх нийт чингэлгийн тоо /TEU/	1560	3380	5590	8450	11050	14300
Жилд тээвэрлэх нийт чингэлгийн тоо /TEU/	14785	34232	59097	86235	106391	127467
4. Хөлөг онгоцны зардал /ам.доллар өдрөөр/						
Үйл ажиллагааны зардал /\$/	\$ 4643	\$ 5707	\$6000	\$ 6500	\$7000	\$ 7500
Капиталын зардал:	8904	17096	23863	31699	39178	46301
- Хөлөг онгоцны үнэ /сая доллар/	\$25 сая	\$48 сая	\$67 сая	\$89 сая	\$110 сая	\$130 сая
- Элэгдлийн хугацаа /жилээр/	20	20	20	20	20	20
- Зээлийн хүү /жилийн/	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Түлшний зардал /дол.өдрөөр/	12690	23700	44160	64110	69000	72000
/Түлшний үнэ /дол. тонн/	300	300	300	300	300	300
Нэг чингэлэг тээвэрлэхэд ногдох зардал	648	496	457	433	395	360
5. Боомтын хураамж						
Боомтын зардал \$/TEU	22	15	12	11	11	10
Боомтын нийт үйлчилгээний зардал \$/call	22000	29000	35000	43000	60000	65000
6. Чингэлэг боловсруулах зардал						
Чингэлэг зардал (\$/TEU/өдөр)	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7
20тонн чингэлэг	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1
40тонн чингэлэг	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0
40тонн хөргүүртэй чингэлэг						
Чингэлэг засвар үйлчилгээ (\$/ нэг аялал)	50	50	50	50	50	50

Терминалын чингэлэг ачих зардал краны зардал(\$/lift)	220	220	220	220	220	220
Хөргүүртэй чингэлэг хөргөх зардал (\$/TEU)	150	150	150	150	150	150
Далайд чингэлэг шилжүүлэн ачих (\$/TEU)	225	225	225	225	225	225
Боомтод олон төрлийн тээвэр ашиглан тээвэрлэх зардал (\$/TEU)	220	220	220	220	220	220
Ачааны нэхэмжлэл (\$/ нэг аялал)	30	30	30	30	30	30
7. Захиргааны зардал						
Багийн гишүүдийн тоо	23	53	92	135	166	199
Захиргааны зардал (\$000 нэг аялал)	146	317	524	792	1036	1341

Эх сурвалж: *Maritime economics 3rd edition Martin Stopford 2009 он*

**МОНГОЛ УЛСЫН ЭКСПОРТЫН КОКСЖИХ НҮҮРСИЙГ
БНХАУ-ЫН ДАЛАЙН БООМТ (ЦАОФЭЙДЯНЬ БООМТ
БОЛОН ЖИНЖОУ БООМТ) ХҮРГЭЖ ХУДАЛДААЛАХ
ЭДИЙН ЗАСГИЙН ТООЦОО СУДАЛГАА**

АГУУЛГА

<i>Нэгдүгээр бүлэг</i>	Дэлхийн нүүрсний зах зээлийн өнөөгийн байдал, чиг хандлага	79
<i>Хоёрдугаар бүлэг</i>	Далайн тээврийн зардлын судалгаа	83
<i>Гуравдугаар бүлэг</i>	Монгол улсын нүүрсний тээврийн өнөөгийн байдал	84
<i>Дөрөвдүгээр бүлэг</i>	Боомтын танилцуулга, тэдгээрийн хүчин чадал	87
<i>Тавдугаар бүлэг</i>	Монгол улсын экспортын коксжих нүүрсийг БНХАУ-ын боомт хүргэх тээвэрлэлтийн үнийн судалгаа	91
	Дүгнэлт	94

НЭГДҮГЭЭР БҮЛЭГ

ДЭЛХИЙН НҮҮРСНИЙ ЗАХ ЗЭЭЛИЙН ӨНӨӨГИЙН БАЙДАЛ, ЧИГ ХАНДЛАГА

1.1 Дэлхийн нүүрсний зах зээлийн өнөөгийн байдал.

Дэлхийн нүүрсний экспортын нийт борлуулалт 2018 онд 124.5 тэрбум ам.доллар болсон. Энэхүү үзүүлэлт нь 2014 онд 97.4 тэрбум ам.доллар байсан ба 2014 оноос хойш нүүрсний экспортын борлуулалт дунджаар 27.9% -иар өссөн бөгөөд 2017-2018 онд 15.8% -иар өсөлттэй гэсэн дүн гарсан байна.

Австралийн нүүрсний экспортын борлуулалт нь 47 тэрбум ам.доллар байгаа нь дэлхийн нийт нүүрсний экспортын 37.8 хувийг эзэлж байгаа бол Азийн экспортлогчид 20.6 хувь, Европын ханган нийлүүлэгчид 15.6 хувь, Хойд Америкийн ханган нийлүүлэгчид 14.4 хувь, Африк 5.7 хувь, Латин Америкийн орнууд 5.3 хувийг эзэлж байна. (Хүснэгт 1-д дэлхийн нүүрс экспортлогч орнуудыг борлуулсан нүүрсний хэмжээгээр жагсаан харуулав)

Хүснэгт 1. Дэлхийн нүүрсний экспортын борлуулалт (2018 он)

№	Экспортлогч улс	Экспортлосон нүүрсний борлуулалтын хэмжээ (ам.доллар)	Дэлхийн нүүрсний борлуулалтын эзлэх хувь
1	Австрали	47 тэрбум	37.8%
2	Индонез	20.6 тэрбум	16.6%
3	ОХУ	17 тэрбум	13.7%
4	АНУ	12.2 тэрбум	9.8%
5	Колумби	6.6 тэрбум	5.3%
6	Өмнөд Африк	6.2 тэрбум	5%
7	Канад	5.8 тэрбум	4.7%
8	Монгол	2.8 тэрбум	2.2%
9	БНХАУ	786.8 сая	0.6%
10	Мозамбик	761.6 сая	0.6%
11	Польш	722.6 сая	0.6%
12	Нидерланд	696.7 сая	0.6%
13	Казахстан	428.2 сая	0.3%
14	Вьетнам	372.4 сая	0.3%
15	Чех	294.2 сая	0.2%

Хүснэгт 1-д үзүүлснээр жагсаасан 15 улс 2018 оны дэлхийн нүүрсний экспортын 98.3 хувийг экспортлосон байна. Үүнээс 2014 оноос хойш хамгийн хурдацтай өсөлтийг Мозамбик 58,8 хувь, Монгол 228.3 хувь, Канад 53.8 хувь, ОХУ 46.3 хувийн өсөлтийг үзүүлсэн. Харин Чех 38.9 хувь, Вьетнам 31.8 хувь, Казахстан 23.3 хувь, Польш 22.7 хувь, Нидерланд 19.2 хувиар тус тус буурсан байна.

1.2 Дэлхийн нүүрсний зах зээлийн үнэ ханш, цаашдын чиг хандлага.

Дэлхийн зах зээл дээр коксжих нүүрсний үнэ 2017 онд харьцангуй өндөр үнэтэй борлуулагдаж байсан бол 2019 он гарснаар Хятадын эрэлт бага байгаатай холбоотойгоор дэлхийн зах зээлийн үнэ буюу Австралийн коксжих нүүрсний үнэ сүүлийн үед харьцангуй бага хэвээр байна. Арваннэгдүгээр сарын 1-нд Австралийн коксжих нүүрсийг тонн тутамд **148 ам.доллараар** арилжаалж байсан бөгөөд энэ нь аравдугаар сарын мөн үеэс 7,7 хувиар өсчээ. Гэсэн хэдий ч нүүрсний ханш оны эхнээс 31.2%, өнгөрсөн оны мөн үеэс 32.4%-иар тус тус буурсан байна. Хятад улс хэд хэдэн боомтод коксжих нүүрсний импортын хязгаарлалтыг чангатгах болно гэж мэдэгдсэн ба зарим боомтуудад 10 дугаар сарын сүүлчээс эхлэн нүүрсний гаалийн бүрдүүлэлтийг түр зогсоогоод байна. Энэ нь Хятадын эрэлтэд төдийлөн нөлөөлөхгүй ч үнийг харьцангуй доогуур байлгах хандлагатай байна.

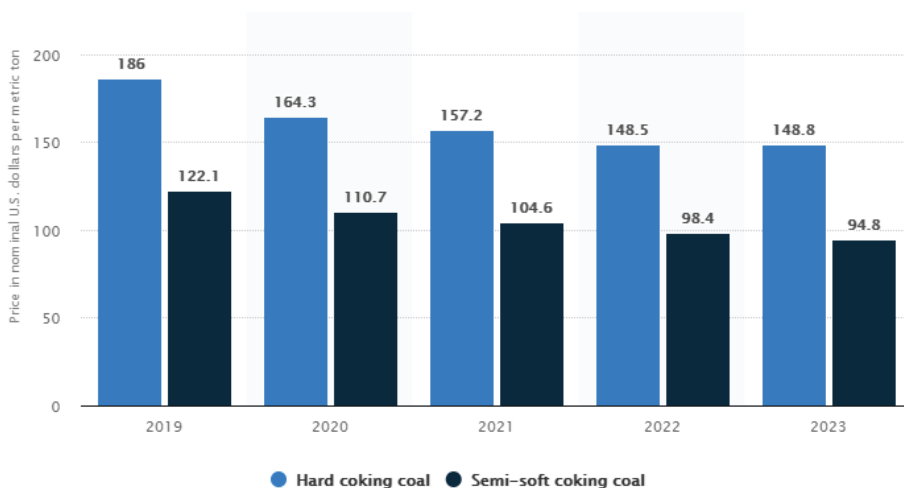
Asia-Pacific coking coal prices (daily) (15 Oct)			\$/t
Specification	Delivery period	Price	±
Asia-Pacific premium hard coking coal low-vol			
fob Australia	0-60 days	151.10	+2.45
cfr north China	0-60 days	164.75	+2.50
delivered Japan	0-60 days	168.70	+2.45
cfr east coast India	0-60 days	164.65	+1.00
Asia-Pacific hard coking coal mid-vol			
fob Australia	0-60 days	124.25	+0.75
cfr north China	0-60 days	138.20	+0.70
cfr east coast India	0-60 days	138.25	-0.25
Asia-Pacific semi-soft coking coal mid-vol			
fob Australia	0-60 days	92.50	nc

Эх сурвалж: <https://www.argusmedia.com>

Зураг 1. Ази номхон далайн орнуудад коксжих нүүрсний боомт дээрх үнэ ханшийн мэдээлэл 2019.10.15-ны өдрийн байдлаар (ам.доллар/тонн)

Австралийн коксжих нүүрс 2019 оны 10 дугаар сарын байдлаар далайн боомт дээр тонн нь 151.10 ам.доллараар зарагдаж байсан бол Хятадын хойд хэсгийн боомтууд руу CFR нөхцлөөр буюу хүргэлттэйгээр 164.75 ам.доллар, Япон улс руу хүргэлттэй нөхцлөөр 168.70 ам.доллар, БНЭУ-ын зүүн эргийн боомтууд руу мөн адил тээврийн хөлс багтсан 164.65 ам.доллараар тус тус арилжаалагдсан тойм мэдээ байна.

Коксжих нүүрсний зах зээлийн үнэ ханшийн урьдчилсан прогнозыг эдийн засагчид тодорхойлон харуулсан байна. (Зураг 2.)



Эх сурвалж: <https://www.statista.com>

Зураг 2. 2019-2023 оны хоорондох коксжих нүүрсний үнийн урьдчилсан тооцоо (тонн тутамд ам.доллараар)

Энэхүү статистик нь коксжих нүүрсний 2019-2023 оны урьдчилсан үнийг харуулж байна. Нүүрсний үнэ аажмаар унсаар байгаад 2023 он гэхэд коксжих нүүрсний дундаж үнэ нэг тонн тутамд 148.8 нэрлэсэн ам.доллар болох төлөвтэй байгаа бол хагас зөөлөн коксжсон нүүрсний дундаж үнэ тухайн жилд нэг тонн тутамд 94.8 нэрлэсэн ам.доллар болох төлөвтэй байна.

1.3 БНХАУ-ын нүүрсний зах зээлийн судалгаа:

БНХАУ 2018 онд нийт 64.2 сая тонн коксжсон нүүрс импортолсон бөгөөд үүний 43 хувийг Монголын нүүрс эзэлж байна. Мөн 2019 оны 1 дүгээр сараас 7 дугаар сар хүртэлх хугацаанд Хятад улс 44 сая тонн коксжсон нүүрс импортолсон бол үүний мөн 43 хувийг Монгол Улсын коксжих нүүрс эзэлсэн статистик мэдээ гарсан байна.

БНХАУ-ын дотоодын угааж баяжуулан коксжсон нүүрсийг далайн боомтод хүргэж худалдаалах үнэ тонн тутамд 1090-1395 юанийн хооронд байгаа бол импортоор (боомтод хүргэх нөхцөлтэйгөөр) тээвэрлэн нийлүүлж буй Монголын коксжих нүүрсийг 1060 юань /тонн буюу 148.4 ам.доллараар худалдаалж байна. БНХАУ-ын зах зээлд нийлүүлэгдэж буй нүүрсний үнэ, ханшийн мэдээллийг хүснэгт 2-т үзүүлэхийг зорилоо.

Хүснэгт 2. БНХАУ-д биржээр худалдаалагдаж буй нүүрсний ханш /2019 оны 11 дүгээр сарын 01-ний өдрийн байдлаар/

Last Week		2019-11-01 Fenwei CCI Methodology.pdf Download			
Index	RMB/t	DoD	\$US/t	DoD	Basis
CCI5500C	562.00	-2	0.00	-	FOB
CCI 5500 Import	517.82	-	65.00	-	CFR
CCI 3800 Import	345.75	-	43.40	-	CFR
Yulin 5800	385.00	-2	0.00	-	Mine-mouth
Ordos 5500	338.00	-1	0.00	-	Mine-mouth
Datong 5500	407.00	-3	0.00	-	Mine-mouth
Guangzhou 5500	670.00	-	0.00	-	Ex-stock
Liulin Low-sulphur	1380.00	-	0.00	-	Ex-washplant
Liulin High-sulphur	1090.00	-	0.00	-	Ex-washplant
Linfen 1/3 Coking	1230.00	-	0.00	-	Ex-washplant
Changzhi Meagre Lean	900.00	-	0.00	-	Ex-washplant
Jining Semi-soft	950.00	-	0.00	-	Ex-washplant
Jingtang Premium	1395.00	-	0.00	-	Ex-stock
Mongolia Coking	1060.00	-	0.00	-	Ex-stock
Changzhi PCI	760.00	-	0.00	-	Ex-washplant
Jincheng Anthracite Mid-lump	1070.00	-	0.00	-	Ex-washplant
Jincheng Anthracite Slack	610.00	-	0.00	-	Ex-washplant
Tianjin Quasi Grade I Met	2050.00	-	0.00	-	FOB
Luliang Quasi Grade I Met	1600.00	-	0.00	-	Ex-washplant

Эх сурвалж: <http://www.sxcoal.com>

*Тайлбар: БНХАУ-д үйлчилдэг бүх татвар, НӨАТ-ын хураамж багтсан.

ХОЁРДУГААР БҮЛЭГ

ДАЛАЙН ТЭЭВРИЙН ЗАРДЛЫН СУДАЛГАА

Далайн худалдааны тээврийн хувьд нүүрс тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хамгийн ашигтай хувилбар нь панамакс болон кэйпсайз хэмжээтэй хөлөг онгоц гэж үздэг. Нүүрс тээвэрлэгч хөлөг онгоцны төрөл болон тэдгээрийн хэмжээг хүснэгт 3-т харуулав.

Хүснэгт 3. Нүүрс тээвэрлэгч хөлөг онгоцны хэмжээний төрлүүд

Нэршил	Хэмжээ (DWT)	Хөлөг онгоцны эзлэх хувь	Тээвэрлэлтийн эзлэх хувь	Зах зээлийн үнэ ханш (шинэ)	Зах зээлийн үнэ ханш (хуучин)
Хэндисайз (Handysize)	10,000-35,000	34%	18%	25 сая ам.доллар	20 сая ам.доллар
Хэндимакс (Handymax)	35,000-59,000	37%			
Панамакс (Panamax)	60,000-80,000	19%	20%	35 сая ам.доллар	25 сая ам.доллар
Кэйпсайз (Capesize)	80,000-дээш	10%	62%	58 ая ам.доллар	54 сая ам.доллар

Хүснэгт 4. Нурмаг ачаа (Нүүрс)-ны далайн тээврийн үнийн судалгаа

Маршрут	Даацын төрөл	Даац	Тээврийн хөлс
Ричардс булан (ӨАБНУ) - Роттердам (Нидерланд)	Кэйпсайз	150,000 тонн	9.15
Ричардс булан (ӨАБНУ) - Роттердам (Нидерланд)	Панамакс	70,000 тонн	15.80
Пуэрто Боливар (Эквадор) - Роттердам (Нидерланд)	Кэйпсайз	150,000 тонн	10.90
Пуэрто Боливар (Эквадор) - Роттердам (Нидерланд)	Панамакс	70,000 тонн	17.95
Мурманск (ОХУ) - Роттердам (Нидерланд)	Панамакс	70,000 тонн	8.75
Австралийн зүүн эрэг - БНХАУ	Кэйпсайз	150,000 тонн	13.25
Ричардс булан (ӨАБНУ) - БНХАУ	Кэйпсайз	150,000 тонн	16.30
Австралийн зүүн эрэг - Япон	Панамакс	70,000 тонн	17.60
Австралийн зүүн эрэг - БНЭУ зүүн эрэг	Панамакс	70,000 тонн	15.00
Австралийн зүүн эрэг - БНСУ	Панамакс	70,000 тонн	18.20
АНУ-ын зүүн эрэг - АРА (Амстердам, Роттердам, Антверп)	Кэйпсайз	140,000 тонн	11.75
АНУ-ын зүүн эрэг - Япон	Панамакс	70,000 тонн	36.00
Квинсланд (Австрали) - Роттердам	Кэйпсайз	160,000 тонн	15.50

Хүснэгт 5. Ази-Номхон далайн орнуудад борлуулагдсан нүүрсний далайн тээврийн үнийн судалгаа (2019 оны 10 дугаар сарын байдлаар)

Чиглэл	Суурь үзүүлэлт	Илчлэг ккал/кг	Хэмжээ '000 тонн	Тээврийн зардал ам.доллар/ тонн	Нүүрсний үнэ	
					FOB	Нийт
АЗЭ-Япон	NAR	6,000	70	17.00	63.05	80.05
АЗЭ-БНСУ	NAR	6,000	70	17.60	63.05	80.65
АЗЭ-БНХАУ	NAR	5,500	70	14.50	48.98	63.48
АЗЭ-БНЭУ	NAR	5,500	70	14.90	48.98	63.88
Индонез-Япон	GAR	6,500	70	9.00	68.62	77.62
Индонез-Япон	GAR	5,800	70	9.00	58.66	67.66
Индонез-БНСУ	GAR	5,800	70	8.65	58.66	67.31
Индонез-БНСУ	GAR	5,000	70	8.65	47.81	56.46
Индонез-ХӨЭ	GAR	5,800	70	7.70	58.66	66.36
Индонез-ХӨЭ	GAR	5,000	70	7.70	47.81	55.51
Индонез-ХӨЭ	GAR	4,200	70	7.70	33.08	40.78
Индонез-ЭЗЭ	GAR	4,200	70	8.10	33.08	41.18
Индонез-ЭЗЭ	GAR	3,400	70	8.10	20.38	28.48

Тайлбар:

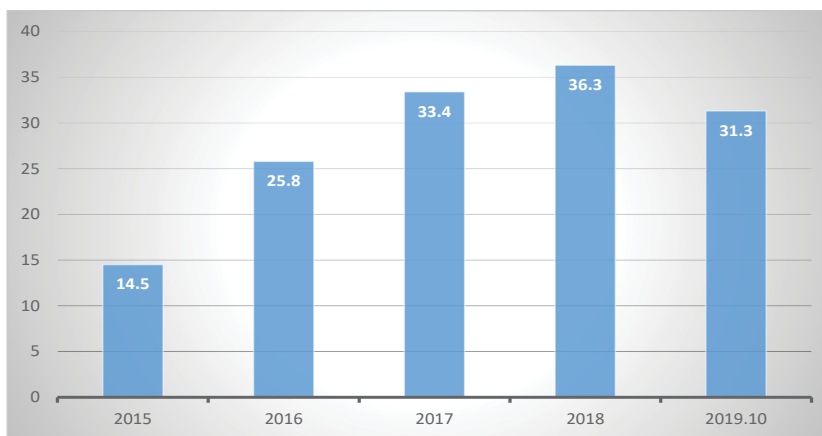
- АЗЭ: Австралийн зүүн эрэг
- ХӨЭ: БНХАУ-ын өмнөд эрэг
- ЭЗЭ: БНЭУ-ын зүүн эрэг

ГУРАВДУГААР БҮЛЭГ

МОНГОЛ УЛСЫН ЭКСПОРТЫН НҮҮРСНИЙ ТЭЭВРИЙН ЭРЭЛТИЙН БАЙДАЛ

Таван толгойн ордын коксжих нүүрс нь дэлхийн хэмжээнд нөөцийн хэмжээгээрээ эхний 10-т багтдаг. Үүнээс 4 дүгээр давхаргын коксжих нүүрсний баяжмалын гарц нь 66.9%-тай байгаа нь Канад, Австралийн дэлхийн зах зээлд нийлүүлдэг нүүрснээс коксжих чанараараа илүү сайн байна.

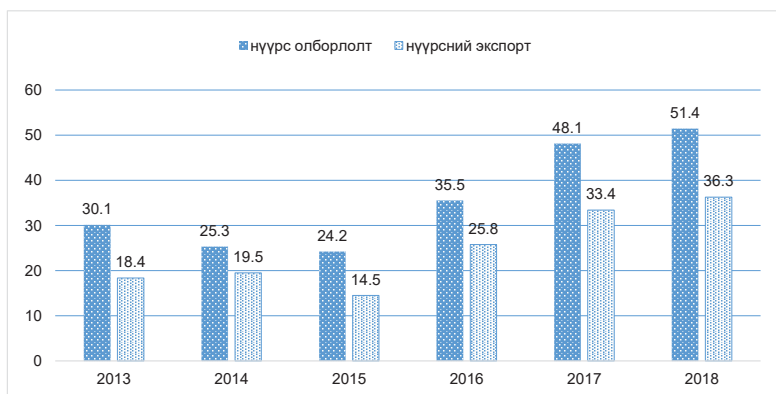
Коксжих нүүрсний илчлэг 6500-7500 ккал/кг, Эрчим хүчний нүүрсний илчлэг 4900 ккал/кг, чийглэг 8.5%, үнслэг 10-33.3%, дэгдэмхий бодисын агуулга 22.0-34.1% байна. Түүнчлэн Таван толгойн нүүрс нь байгалиасаа сайн чанарын, илчлэг өндөртэй коксжих нүүрс юм.



Зураг 3. Монгол Улсын нүүрсний экспорт жилээр (сая.тонн)

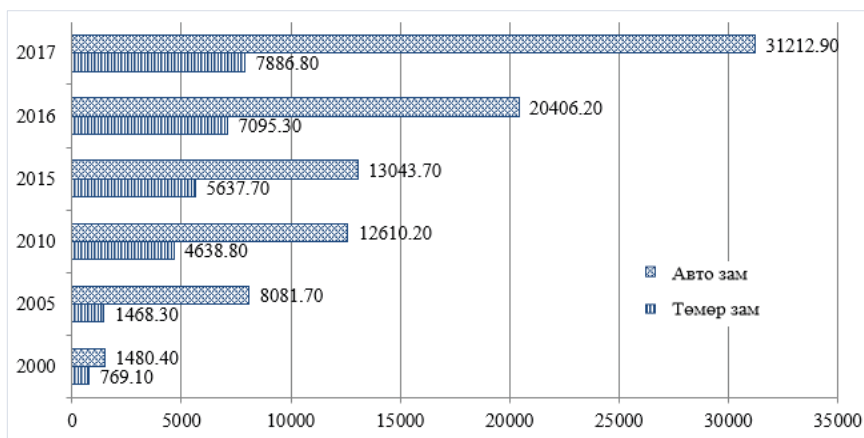
Монгол Улс 2019 онд нийт 42 сая тонн нүүрс гаргах төлөвлөгөөтэй байгаа бөгөөд эхний 10 сарын байдлаар төлөвлөгөөний 75 хувийг буюу 31.3 сая тонн нүүрс экспортлоод байна. (Зураг 3)

Монгол улс нүүрсний баталгаат нөөцөөрөө дэлхий дээр эхний 10, олборлолтоор эхний 20, нүүрсний экспортын хэмжээгээр эхний 10 орны тоонд багтахын зэрэгцээ нүүрсний чанараараа тэргүүлэх байр суурьтай байна. 2018 оны статистикаас харахад гадаад худалдааны орлогын дийлэнхийг уул уурхайн бүтээгдэхүүний экспорт бүрдүүлж үүнээс экспортын голлох нэрийн барааны үнийн дүнгийн 40 орчим хувийг нүүрсний экспорт бүрдүүлж байна. Манай улсын нүүрсний олборлолт, экспортын хэмжээ 2015 оноос өсөн нэмэгдэж 2018 онд уул уурхайн гол нэрийн бараа бүтээгдэхүүний экспорт нийт 6.2 тэрбум америк долларт хүрч нийт экспортын 88.4 хувь, чулуун нүүрсийг тонн тутмыг 77.9 америк долларын дундаж үнээр борлуулж, нийт 2.8 тэрбум америк долларын орлого олсон нь экспортын орлогын 40 шахам хувийг бүрдүүлжээ.



Эх сурвалж: Үндэсний статистикийн хороо, Гадаад худалдаа-2018 эмхэтгэл
Зураг 4. Нүүрсний олборлолт ба экспорт /сая тонн, 2013-2018 он/

Эдийн засаг дахь нүүрсний экспортын тоо хэмжээ, хувийн жин нэмэгдсээр байгаа өнөөгийн нөхцөлд нүүрсний орд газруудын байршил, далайд гарцгүй байдал, их даацын тээврийн төрөлд зориулагдсан дэд бүтцийн хөгжлийн боломжоос хамааруулаад Монгол улс нүүрсний экспортын тээвэрлэлтийн дийлэнхийг буюу 93 хувийг авто замын тээврээр гүйцэтгэж байна. (Зураг 5)



Эх сурвалж: Үндэсний статистикийн хороо, 1212.тп, 2018

Зураг 5. Нүүрсний экспортын тээвэр /мян. тонн, тээврийн төрлөөр/

Монгол улсын нүүрсний экспортын түүхэн мэдээлэл (Хүснэгт ...)-д тулгуурлан ачаа тээвэрлэлтийн өсөн нэмэгдэх хэрэгцээний таамаглалыг (Хүснэгт ...)-д гаргав.

Хүснэгт 6. ДНБ ба нүүрсний экспортын тоо хэмжээ /2003-2018/

Он	ДНБ* /сая. төг/	Нүүрсний экспорт /мян. тонн/	Он	ДНБ /сая. төг/	Нүүрсний экспорт /мян. тонн/
2003	2,563,346.60	435.4	2011	4,891,840.40	21,296.00
2004	2,835,712.60	1,635.10	2012	5,498,482.40	20,915.50
2005	3,041,405.70	2,217.80	2013	6,144,175.30	18,373.10
2006	3,301,635.60	2,380.10	2014	6,629,565.15	19,499.00
2007	3,639,987.70	3,269.00	2015	6,788,674.71	14,472.60
2008	3,963,960.00	4,169.30	2016	6,870,138.81	25,810.60
2009	3,913,673.20	7,113.20	2017	7,234,256.17	33,400.10
2010	4,162,784.90	16,726.20	2018	7,755,122.61	36,264.80

Эх сурвалж: Үндэсний статистикийн хороо, 1212.тп, 2018

*ДНБ-ийг 2005 оны зэрэгцүүлсэн үнийн дүнгээр авав.

Судалгаанаас харахад нүүрсний олборлолт эдийн засгийн өсөлт, гадаад худалдааны эргэлтэд шууд нөлөө үзүүлж ДНБ-ий өсөлт болон нүүрсний экспортын хэмжээ хоорондоо шууд хамааралтай буюу 2003-2018 оны

нүүрсний экспортын хэмжээ, ДНБ-ий хоорондын корреляцийн хамаарал 0.83 байна. Эндээс ДНБ-ий өсөлт болон нүүрсний экспортын түүхэн мэдээллээс хамааруулан экспортын хэтийн төлөвийг таамаглах боломжтой. Тооцоонд эдийн засгийн өсөлтийг Олон улсын валютын сангийн¹ таамагласнаар 2019 онд 6.14 хувь, 2020 онд 6.01 хувь, цаашид дунджаар 6 хувь өсөхөөр авсан ба энэ нь "Монгол улсын тогтвортой хөгжлийн үзэл баримтлал – 2030"-д "Эдийн засгийн жилийн дундаж өсөлт 2016-2030 онд 6.6 хувиас доошгүй байна гэсэн зорилтыг хангаж байгаа юм.

Хүснэгт 7. Нүүрсний экспортын таамаглал /2019-2030/

Он	Нүүрсний экспортын хэмжээ /мян.тн/	Он	Нүүрсний экспортын хэмжээ /мян.тн/
2019	34163.44	2025	55089.57
2020	37165.59	2026	59344.66
2021	40345.24	2027	63855.06
2022	43715.67	2028	68636.08
2023	47288.32	2029	73703.96
2024	51075.34	2030	79075.92

Нүүрсний экспортын хэмжээ 2020 онд 37 сая тонн, 2025 онд 55 сая тонн, 2030 онд 80 шахам сая тоннд хүрэхээр гарч байгаа нь нүүрсний экспортын тээвэрлэлтийн эрэлт хэрэгцээ мөн хэмжээгээр өсөхийг илэрхийлж байна.

ДӨРӨВДҮГЭЭР БҮЛЭГ

БООМТЫН ТАНИЛЦУУЛГА, ТЭДГЭЭРИЙН ХҮЧИН ЧАДАЛ

4.1 Жинжоу далайн боомтын товч танилцуулга

Боомтын байршил: Ляодон хойгт орших Бо Хай буюу Чихли булангийн төгсгөлд Жинжоу тохойд байрладаг. Ляонин мужийн хойд дүүргийн голлох боомт, Бохай тэнгисийн хойд хэсэгт байрлах ба Хятадын Хойд, Зүүн хойд хэсэг, Өвөр Монголын зүүн хэсэгтэй тус тус хиллэдэг байна.

Боомтын эзэмшигч: Боомтын үйл ажиллагааг нь "Жинжоу Порт" ХХК (Jinzhou Port Co.,Ltd.) удирддаг.

Ачаа эргэлт: Жинжоу боомтын ачаа урсгалын хэмжээ 2017 онд 105.109 сая тонн хүрсэнээс гадна гадаад худалдааны импорт, экспорт 11.7 сая тонн, чингэлэг тээвэр 1'217'700 TEU хүрсэн байна. Үүнээс нүүрс 6.896 сая тонн,

¹ Эх сурвалж: World Bank World Development Indicators, International Financial Statistics of the IMF, IHS Global Insight, and Oxford Economic Forecasting.

газрын тос, байгалийн хий 137.2 сая тонн, ган 1.9 сая тонн, төмрийн хүдэр 5.9 сая тонн, үр тариа 11.833 сая тонн, бусад 61.2 сая тонн ачаа тус тус боловсруулсан байна.

Боомтын хүчин чадал: Жилийн ачаа нэвтрүүлэх хүчин чадал нь 100 сая тонн, үүнээс чингэлэг тээвэр 840 мянган TEU.

Далайн тээврийн сүлжээ: Жинжоу боомт нь дотоодын болон Ази, Европын 80 гаруй орны боомт руу тээвэр хийдэг.

Төрөлжсөн байдал: Газрын тос, үр тариа, нүүрс, нурмаг ачаа, хүдрийн баяжмал.

Онцлог давуу тал: 2018 оны байдлаар Жинжоу боомт нийт 23 хөлөг онгоцны зогсоолтой ба үүнээс 10 мян тонноос дээш даацтай хөлөг онгоцны зогсоол 21 байгаа ба хамгийн ихдээ 250 мянган тонн даацтай хөлөг онгоц хүлээн авах хүчин чадалтай..



Зураг 4. Жинжоу боомтын байршил, төмөр замын зураглал

Монгол Улсын хилийн боомтоос Жинжоу боомт хүртэлх төмөр замын урт:

- Бичигт-Жинжоу боомт: 866 км
- Замын-Үүд-Шилийн хот- Жинжоу боомт: 1341 км
- Замын-Үүд- Жинин-Датон- Жинжоу боомт: 1264 км

4.2 Цаофейдянь далайн боомтын товч танилцуулга

Боомтын байршил: Цаофейдянь боомт нь Тан Шан хотын өмнөд эрэг дагуу, Бохай эдийн засгийн чөлөөт бүсэд байрладаг, хойд хэсгээрээ Номхон далайтай холбогддог чухал гарц бөгөөд БНХАУ-ыг Төв Ази, Баруун Ази болон Европ тивтэй холбодог гүүр гэж нэрлэж болно.

Боомтын оператор: Caofeidian Port Group Co.,Ltd.

Ачаа эргэлт: Жилийн дундаж ачаа эргэлт 300 сая тонн, 150000TEU чингэлэг

Төрөлжсөн байдал: Газрын тос, газрын түүхий тос, төмрийн хүдэр, ган, нүүрс, мод, зүсмэл модон бүтээгдэхүүн.

Онцлог давуу тал: Цаофейдянь боомт нь Хэбэй мужийн эрэг орчмын газар нөхөн сэргээх томоохон төслийн нэг бөгөөд хойд талд нь оршдог Жингтан боомтын хамт Таншан боомтыг бүрдүүлдэг бөгөөд энэ нь БНХАУ буюу дэлхийн хамгийн том нүүрсний боомтуудын нэг юм. Тус боомт нь маш өвөрмөц тогтоц бүхий боомт бөгөөд арлын энгэр хэсгийн 36 метр гүн ховилтой Бохай тэнгисийн хамгийн гүн цэгт байрладаг 300,000-400,000 тоннын даацтай том хэмжээний хөлөг онгоц зогсох зогсоолтой.



Зураг 5. Цаофейдянь боомтын байршил, төмөр замын зураглал

Монгол Улсын хилийн боомтоос Цаофэйдянь боомт хүртэлх төмөр замын урт, үнэ тариф:

- Замын-Үүдээс Цаофэйдянь боомт хүртэл: 1100 км
- Бичигтээс Цаофэйдянь боомт хүртэл: 1291 км
- Гашуун Сухайтаас Цаофэйдянь боомт хүртэл: 1500 км

4.3 Цаофэйдянь боомт болон Жинжоу боомтуудын давуу болон сул тал.

ЦАОФЭЙДЯНЬ БООМТ	ЖИНЖОУ БООМТ
<i>Давуу тал</i>	<i>Сул тал</i>
<ul style="list-style-type: none"> - Нүүрс болон нурмаг ачаагаар төрөлжсөн. - Байгалиасаа зогсоолын эрэг гүнзгий буюу 36 метр. - Тяньжинь боомтоос холгүй буюу Монгол Улс руу тээвэрлэлт хийгддэг төмөр замын төв магистральтай ойрхон. - Бүх төрлийн даацын хөлөг онгоц зогсох боломжтой зогсоол, дэд бүтэц, тоног төхөөрөмжөөр тоноглогдсон. - Боомтын үйл ажиллагаа нүүрс болон нурмаг ачаанд зориулагдсан ба үйл ажиллагааг нь 100 хувь автоматжуулсан. 	<ul style="list-style-type: none"> - Эрээн-Жинжоу чиглэл дэх дотоодын төмөр замын сүлжээ уламжлалт хэрэглээ биш тул бараа эргэлтийн хувьд тогтворжоогүй чиглэл бөгөөд олон өртөөг дамжин хэд хэдэн зүтгүүр солих магадлалтай. Иймд тээвэрлэлтийн хугацаа дунджаар 14-28 хоног байх магадлалтай байна. - Энэхүү чиглэлээр туршилтын тээвэр хийгдээгүй байгаа тул одоогоор шууд хэрэгжүүлэхэд ямар нэгэн хүндрэл, бэрхшээл тулгарахыг урьдчилан хэлэх боломжгүй, танигдаагүй шинэ маршрут юм. - Дээд тал нь 105,000 тонн даацтай хөлөг онгоц зогсох боломжтой - Жилд 400 мянган тонн импортын нүүрс тээвэрлэх дотоод квоттой бөгөөд энэ нь боомтын үйл ажиллагаанд хүрэлцдэггүй.
<i>Сул тал</i>	<i>Давуу тал</i>
<ul style="list-style-type: none"> - Монгол Улсын нүүрс тээвэрлэгдэн очсон тохиолдолд хямд зардлаар тусгайлан гаргасан талбайд хадгалах яриа хэлцэл хийгдээгүй. - Таншан боомтын бүрэлдэхүүн хэсэгт багтаж үйл ажиллагаагаа эрхлэн явуулдаг тул аливаа шийдвэр, үйл ажиллагаанд хүндрэл гарахад шийдвэрлэхэд хугацаа шаардагдах магадлалтай. 	<ul style="list-style-type: none"> - Нэгэнт төмөр замаар тээвэрлэгдэн Жинжоу боомтод ирсэн задгай нүүрс нь тус боомтын талбайд шууд буулгах, бэлэн талбайд хямд зардлаар хадгалах урьдчилсан хэлэлцээрүүд хийгдсэн. ○ Монгол Улсын нүүрс болон нурмаг ачаа, чингэлэг тээврийн ачаанд зориулж тохижуулсан талбай гаргаж өгсөн. ○ Боомтын ачаа эргэлтийн нөхцөл байдлаас шалтгаалан боомтын үйлчилгээний хөлс, холбогдох төлбөрүүд бусад боомтоос хямд. ○ Монгол Улсын Далайн захиргааны төлөөлөгчийн газар тус боомтод үйл ажиллагаа явуулж буй тул боомтын үйл ажиллагааг хурдан шуурхай явуулах, аливаа саад бэрхшээлийг газар дээр нь шийдвэрлэх боломжтой.

ТАВДУГААР БҮЛЭГ

МОНГОЛ УЛСЫН ЭКСПОРТЫН КОКСЖИХ НҮҮРСИЙГ БНХАУ-ЫН БООМТ ХҮРГЭХ ТЭЭВЭРЛЭЛТИЙН ҮНИЙН СУДАЛГАА

5.1 НҮҮРС ТЭЭВЭРЛЭХ ИХ ДААЦЫН ЧИНГЭЛГИЙН ҮНЭ:

Байгаль орчны хууль дүрэм чангарсан нь эрэлт нийлүүлэлтийн харьцаанд ихээхэн нөлөөлсөн ба цаашид ч энэ байдал үргэлжлэх төлөвтэй байна. БНХАУ-ын нутгаар дамжуулан нүүрс тээвэрлэх тохиолдолд байгаль экологийг бохирдуулахгүй байх зорилгоор нүүрс задгайгаар тээвэрлэхийг хориглосон. Иймд 20 футын их даацын чингэлгээр нүүрсийг тээвэрлэх шаардлагатай болж байна.

Нүүрс ачих зориулалттай чингэлгийн үнийг судалж үзэхэд:

20 футын хэмжээтэй 32 хүртэлх тоннын даацтай чингэлгийг БНХАУ-ын чингэлэг үйлдвэрлэгчээс худалдаж авах үнэ **6500 ам.доллар** байна. (Хавсралт №1)

Тайлбар: Уг үнэд хоосон чингэлгийг Эрээн өртөөнд хүргэж өгөх тээврийн зардал орсон болно.

5.2 МОНГОЛ УЛСЫН НУТАГ ДЭВСГЭРЭЭР ТЭЭВЭРЛЭХЭД ГАРЧ БҮЙ ЗАРДЛУУД

Тавантолгойн нүүрсний уурхайгаас төмөр замын Чойр өртөө хүртэл нийт км газар автомашинаар тээвэрлэнэ:

*Авто тээврийн хөлс: **27 ам.доллар/тонн***

Говьсүмбэр аймгийн Чойр өртөөнөөс Замын-Үүд хилийн боомт хүртэл 467 км зайд төмөр замаар тээвэрлэнэ:

20 футын 1 чингэлэг тээвэрлэх төмөр замын тээврийн хөлс 432,300 төг буюу үүнээс 1 тонн тутамд ногдох зардлыг тооцож үзвэл $432,300 \text{ төг} / 30 \text{ тонн} = 14,410 \text{ төг/тонн} \approx 5.4 \text{ ам.доллар/тонн}$

Тайлбар: УБТЗ-ын даргын 2018 оны чингэлгээр нүүрс тээвэрлэх тохиолдолд вагон илгээлтийн тарифаар тооцох тухай тушаал байдаг гэсэн мэдээлэл байгаа хэдий ч энэхүү судалгаанд чингэлэг тээврийн үнийг тооцож оруулав. (Вагон илгээлтээр бодох тохиолдолд тонн тутмын тээврийн хөлс бага зэрэг хямдрах боломжтой юм)

*Төмөр замын тээврийн зардал: **5.4 ам.доллар/тонн***

5.3 БНХАУ-ЫН ДАЛАЙН БООМТ ХҮРТЭЛ ТЭЭВЭРЛЭХ ЗАРДАЛ

Эрээн өртөөнөөс Цаофэйдянь боомт хүртэл төмөр замын тээврийн зардал:

Тээвэрлэх зам 1100 км буюу тээвэрлэлтэд зарцуулагдах хугацаа дунджаар 5-7 хоног (нарийн тодорхойлох боломжгүй).

Ачих өртөөний буюу Эрээн өртөөний зардал: 10.00 юань/тонн

Эрээн өртөөнөөс Цаофэйдянь боомт хүртэлх төмөр замын тээврийн зардал:

- Эрээн-Цаофэйдянь баруун өртөө: 159.91 юань/тонн
- Эрээн-Цаофэйдянь өртөө: 167.63 юань/тонн

Хүрэх өртөөний зардал буюу Цаофэйдянь өртөөний зардал:

- Цаофэйдянь баруун өртөө: 14.00 юань/тонн
- Цаофэйдянь өртөө: 13.00 юань/тонн

Цаофэйдянь боомт дээрх төлөөлөгчийн зардал: 5.00 юань/тонн

Цаофэйдянь боомтын үйлчилгээний төлбөр: 22.50 юань/тонн

Тээврийн зардал:

- Эрээн-Цаофэйдянь баруун өртөө: 211.41 юань/тонн ≈ **30 ам.доллар**
- Эрээн-Цаофэйдянь өртөө: 220.13 юань/тонн ≈ **31 ам.доллар**

Тайлбар: Боомт дээр нүүрс хадгалах зардал тооцоогүй болно.

БНХАУ-ын Эрээн өртөөнөөс Жинжоу боомт боомт хүртэл тээврийн зардал:

Тээвэрлэх зам 1264 км буюу дунджаар 20 хүртэл хоног (нарийн тодорхойлох боломжгүй)

Жинжоу боомт нь 2018 онд 400,000 тонн импортын нүүрс тээвэрлэсэн. 2019 оны хувьд мөн адил хэмжээний квот тогтоосон бөгөөд уг хэмжээ нь эхний хагас жилийн байдлаар дууссан байв.

- Төмөр замын тээврийн зардал: 209 юань/тонн
- Задгай контейнерийн үйлчилгээний хөлс: 20 юань/тонн
- Боомтын үйлчилгээний зардал: 26,5 юань/тонн
- Пүүний зардал: 2,2 юань/тонн
- Боомт хөгжүүлэх зардал: 4 юань/тонн

Тээврийн зардал: 261.7 юань/тонн ≈ 37 ам.доллар

Тайлбар: Боомт дээр нүүрс хадгалах зардал тооцоогүй болно.

Жинжоу боомтоор нүүрсийг 2000 тоннын даацаас 105,000 тонн хүртэл даацтай хөлөг онгоцоор тээвэрлэх боломжтой юм.

5.4 БНХАУ-ЫН ТАТВАР, ХУРААМЖ.

Хятадын коксжих нүүрсний гаалийн татвар хураамжийг бодохдоо дараах аргачлалыг хэрэглэдэг байна. Үүнд:

1. (Барааны үнэ + нийт тээврийн зардал)*3%
2. (Барааны үнэ + нийт тээврийн зардал + (1)) гарсан дүнгээс 13% хувийг тус тус тооцож авдаг байна.

Энэхүү аргачлалын дагуу тооцож үзвэл:

Тавантолгойн коксжих нүүрс нь 2019 оны 10 дугаар сарын байдлаар уурхайн амнаас **77.1 ам.доллараар** борлуулагдаж байна.

Нийт тээврийн зардал:

1. Манай Чойр өртөөнөөс Хятадын Цаофэйдянь боомт хүртэл: 5.4 ам.доллар/тонн + 31 ам.доллар/тонн = **36.4 ам.доллар/тонн**
2. Манай Чойр өртөөнөөс Хятадын Жинжоу боомт хүртэл: 5.4 ам.доллар/тонн + 37 ам.доллар/тонн = **42.4 ам.доллар/тонн**

БНХАУ-ын импортын татвар:

- Цаофэйдянь боомт:

(1) $(77.1 \text{ ам.доллар/тонн} + 36.4 \text{ ам.доллар/тонн}) * 3\% = 3.4 \text{ ам.доллар/тонн}$

(2) $(77.1 \text{ ам.доллар/тонн} + 36.4 \text{ ам.доллар/тонн} + 3.4 \text{ ам.доллар/тонн}) * 13\% = 15.2 \text{ ам.доллар/тонн}$

Нийт татвар: **18.6 ам.доллар/тонн**

- Жинжоу боомт:

(1) $(77.1 \text{ ам.доллар/тонн} + 37 \text{ ам.доллар/тонн}) * 3\% = 3.5 \text{ ам.доллар/тонн}$

(2) $(77.1 \text{ ам.доллар/тонн} + 37 \text{ ам.доллар/тонн} + 3.5 \text{ ам.доллар/тонн}) * 13\% = 15.3 \text{ ам.доллар/тонн}$

Нийт татвар: **18.8 ам.доллар**

Монгол Улсын экспортын коксжих нүүрсийг боомт хүргэх нөхцөлтэйгээр тооцоолж үзвэл:

FOB Caofeidian: 159.1 ам.доллар/тонн = 77.1 ам.доллар/тонн + 27 ам.доллар/тонн + 5.4 ам.доллар/тонн + 31 ам.доллар/тонн + 18.6 ам.доллар/тонн

FOB Jinzhou: 165.3 ам.доллар/тонн = 77.1 ам.доллар/тонн + 27 ам.доллар/тонн + 5.4 ам.доллар/тонн + 37 ам.доллар/тонн + 18.8 ам.доллар/тонн

Тайлбар: Дээрх үнэд хоосон чингэлэг буцаах зардал ороогүй болно.

ДҮГНЭЛТ

БНХАУ-ын байгаль орчны хууль, тогтоомжийн шаардлага өндөр болсон нь эрэлт нийлүүлэлтийн харьцаанд ихээхэн нөлөөлсөн ба цаашид ч энэ байдал үргэлжлэх төлөвтэй байна. Мөн Хятадын нутгаар нүүрс тээвэрлэх тохиолдолд байгаль экологийг бохирдуулахгүй байлгах үүднээс нүүрс задгайгаар тээвэрлэхийг хориглоод байна. Иймд 20 футын их даацын чингэлгээр нүүрсийг тээвэрлэх шаардлагатай тулгарч байна.

Нүүрсийг дээвэр нь онгорхой чингэлэг (open top container) ашиглан ачих нь илүү үр дүнтэй ба шилжүүлж ачих болон буулгах үйл ажиллагаа харьцангуй хялбар байдаг. Ачааны жингийн хувьд нүүрсний вагонтой харьцуулахад зөрүү гарахгүй, харин 20 футын их даацын чингэлэгт дээд тал нь 30-32 тонн буюу нэг платформ вагонд нийтдээ 60-90 тонн хүртэл нүүрс ачих боломжтой юм. Тээврийн зардлын хувьд төмөр замын өртөө болон далайн боомтод шилжүүлж ачих, буулгах ажиллагаа илүү хялбарчлагдах эерэг талууд ажиглагдсан болно.

Уг судалгаагаар Монгол Улсын экспортын нүүрсийг БНХАУ-ын нүүрсний төрөлжсөн боомт болох Цаофэйдянь болон Жинжоу боомт руу их даацын, дээвэр нь онгорхой чингэлгээр тээвэрлэх үнэ тарифыг одоо ашиглах боломжтой Чойр өртөөнөөс ачигдана гэж тооцож гаргав.

Коксжих нүүрс дэлхийн зах зээл дээр 148 ам.долларын үнэтэй байгаа ба цаашид энэ үнэ ханш буурах төлөвтэй байна. Энэ нь Монгол Улсын эспортын коксжих нүүрсийг боомтод хүргэж худалдаалах нь зардлын хувьд одоогийн нөхцөл байдалд ашиггүй байгаа нь харагдаж байна.

Гэхдээ Тавантолгой-Зүүнбаян-Сайншанд чиглэлийн төмөр зам ашиглалтанд орсноор дээрх зардлын тооцоолол буюу Тавантолгой-Чойр (Сайншанд) чиглэлд автомашинаар тээвэрлэх зардал 3 дахин буурах боломжтой тооцоолол байдаг ба ингэснээр Монгол Улсын экспортын коксжих нүүрс БНХАУ-ын далайн боомтод өрсөлдөх боломжтой юм.

Эрээн-Цаофэйдянь болон Эрээн-Жинжоу чиглэлд одоогоор тээвэрлэх ачаа төдийлөн байдаггүй учир дамжин өнгөрөх өртөө, зөрлөг дээр вагон цуваанаас салгагдаж үлдэх, хоног хугацаа алдах эрсдэлүүд гарах магадлалтай. Иймд нүүрсний тээвэрлэлтийг чингэлэг тээврээр хийх тохиолдолд галт тэрэгний нэг цуваа буюу 45-60 вагон байхаар зохион байгуулах нь зүйтэй ба ийм тохиолдолд эхний ээлжинд тээвэрлэлтийг ачих өртөөнд хүлээлт үүсгэхгүй байлгах үүднээс 200-300 чингэлгийн нөөцтэй байхаар тооцвол зүйтэй юм.

Мөн цаашлаад Монгол Улсаас нүүрсний экспортыг чингэлгээр зохион байгуулсан тохиолдолд буцах чиглэлд Монгол Улсын импортын ачаа барааг чингэлэг тээврээр нэгдсэн байдлаар зохион байгуулах боломж давхар бий болохыг үгүйсгэхгүй юм.

ТЭМДЭГЛЭЛ

ТЭМДЭГЛЭЛ
